



LEXUS GS 300: UN LUJO ASIÁTICO

SEMANAL Motor 16 GRUPO

19 de octubre 1993 Num. 522 • 350 ptas.

Peugeot 106 Rallye, 306 XSi y 306 S16

JÓVENES DE HOY

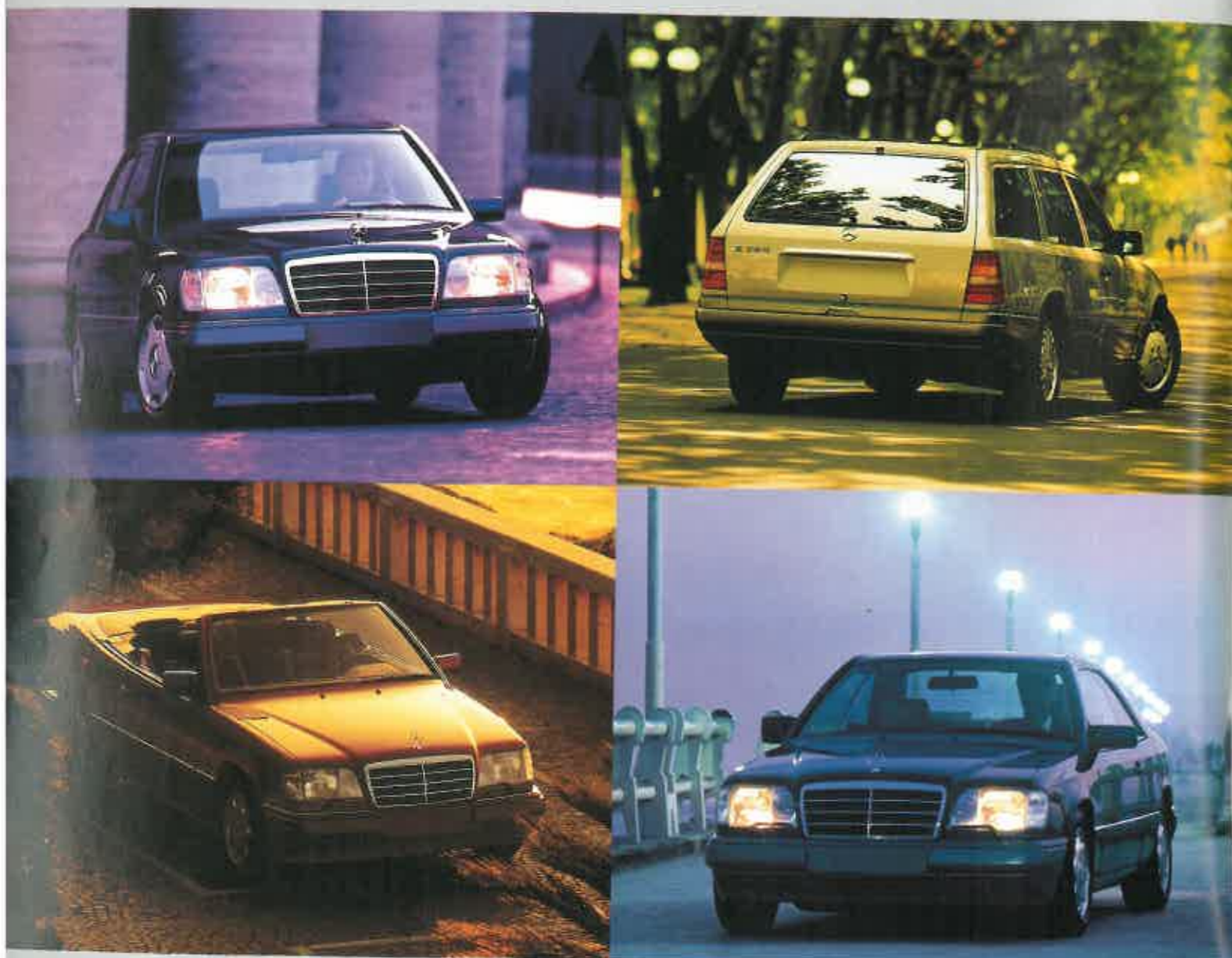


FOTO
ESPÍA

FERRARI F130:
BELLO Y BRUTAL



Nos ha tocado vivir un tiempo en el que todo cambia.



Pues vivamos.

► En sólo un año, los Mercedes han cambiado de línea, motores y equipamiento. Y donde mejor podrá comprobarlo es en la nueva Clase E: 28 variantes de modelo y motor. 4 versiones

diferentes: Berlina, Coupé, Cabriolet y Familiar. Y una auténtica novedad mundial: los diesel multiválvula. El mundo de Mercedes ha cambiado. Sería una pena perderse.

La nueva Clase E.
Los Mercedes de nuestro tiempo.



Mercedes-Benz

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Director General:
José Pérez Gracia

Director:
Ángel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegrin Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benati (Información) Víctor Ficcion (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Luis M. Torres (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garrib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meibrey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motor), Juan Ballesta (Humor). Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (Jet), José M^a Ormazabal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Directora Tarjeta Motor 16:** Marta Sodano. **Coordinadora:** María Gil

Publicidad: **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calceina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina.

Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblesas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5^a Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 428 91 38. **Fax:** 424 41 05. **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. **Fax:** 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresor:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. **Teléfono:** 586 31 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1988. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), AUTO (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGARE (Suecia).

E S T A S E M A N A



30
Citroën ZX 1.9D,
Peugeot 306
XRD 1.9,
Renault 19 RN 1.9D

PUNTO DE MIRA
SU CASO
LO ÚLTIMO
Ferrari F130
Lamborghini Diablo S.E.
AL VOLANTE
Peugeot 106 Rallye,
306 XSi y 306 S16
Toyota Lexus 300 GS
FRENTE A FRENTE
Citroën ZX 1.9D
Advantage, Peugeot 306
XRD 1.9 5p., Renault 19
RN 1.9D 5p.
A FONDO
Chrysler LeBaron LX
FUERA DE SERIE
X Auto Retro Barcelona
TÉCNICA
Audi ASF

4 GENTE SOBRE RUEDAS 56
12 Millonarios de las carreras
14 OCIO 58
Centro Internacional de
Conducción Segura
18 PRECIOS 63
DEPORTE 92
Ferrari 348 Challenge
24 Campeonato de España 96
30 de Turismos: Albacete
Rallye de Tierra de Lugo **100**
Rallye Sanremo **104**
A Todo Gas **110**
FIRMA DE LA CASA **114**



96
CET:
Albacete



42
Chrysler
LeBaron
LX

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos

Semana de pasión en SEAT

SEMANA de pasión para la factoría de Zona Franca. Durante los siete días transcurridos desde nuestro último editorial, los acontecimientos de SEAT mantienen a la opinión pública pendiente de cualquier noticia que apunte una solución menos mala que el temido cierre. Parece evidente que la estabilidad de más de 40.000 familias depende de una mesa de negociación donde las partes (Volkswagen, Gobierno, Generalitat y sindicatos) deben mostrar sus cartas sin trampas.

Bien es cierto que sobre el «tapete» que cubre esa mesa llamada crisis, aparecen impresos datos estadísticos que apuntan que a final de año, las ventas de automóviles en nuestro país habrán descendido un 25 por ciento aproximadamente respecto al anterior. Hasta ahora no parece que los llamados a esta mesa estén dispuestos a dejarse ver todas las cartas. Por ejemplo, la multinacional alemana pudiera haber utilizado Zona Franca como el principio de una reconversión o, por el contrario, la situación actual puede ser producto de una política empresarial conservadora. Como si no puede entenderse que de los 100.000 millones de pesetas de pérdidas previstos para este año, 32.000 sean el resultado de unos gastos financieros que están afectados en gran parte por la doble devaluación de la peseta.

Y en este punto es preciso destacar que, cuando hace meses el ex presidente Díaz Álvarez hacía declaraciones a bombo y platillo sobre la bondad de esta medida para el futuro de la empresa, no se había contratado un seguro de cambio, y además muchos de los componentes que utilizan los modelos SEAT se pagan en marcos. Tampoco se entiende muy bien el deterioro al que se ha llegado si por otra parte existía el proyecto de reconvertir la Zona Franca en un parque para la industria auxiliar del automóvil. Lo anterior nos lleva a la interrogante más importante: ¿Qué quiere hacer Volkswagen con SEAT?

Es aquí donde el Gobierno se equivoca si cree que el problema sólo lo debe afrontar la multinacional alemana. No se puede olvidar que lo más importante del conflicto son los 40.000 puestos de trabajo directos o indirectos que están en juego y lo que ahora aparece como un problema económico puede convertirse en político en un momento muy delicado para Felipe González.

El que lo tiene más claro es el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, que piensa que la crisis de SEAT debe recibir por parte del Estado un tratamiento similar al que reciben sectores industriales en declive, como la siderurgia o la minería de carbón. Por eso ha sido hasta el momento el más receptivo a los planes presentados por el vicepresidente de la multinacional alemana José Ignacio López de Arriortúa, para transformar Zona Franca en un parque de proveedores, en el que participarían como accionistas junto a Volkswagen empresas de la industria auxiliar del automóvil, entidades financieras y probablemente la Administración central, salvándose así todos los puestos de trabajo.

Ángel Carhenilla

PUNTO DE VISTA



CARVAJAL EN CLASE

JAIME Carvajal y Urquijo, presidente de Ford España, clausuró el programa Masters Julio 93 de la escuela de negocios Esden. En su alocución se refirió a los retos que habrán de afrontar las nuevas empresas que nazcan en el futuro y a cómo ha variado y variará el panorama empresarial en los próximos años. Entre otros temas, destacó la necesidad de respetar el medio ambiente como una cuestión aún pendiente en la sociedad española.

PREMIO BMW

EL artista manchego Jesús Cortés Caminero ha sido el ganador de la VIII edición del premio de Pintura de BMW, dotado con 4,5 millones de pesetas. El jurado, presidido por Ramón González de Amezuza, director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, y compuesto por Carlos Luis Álvarez, Juan Tomás de Salas, Luis María Ansón, Mario Antolín y Paz, Juan Arias, Guido Brunner, Francisco Echaz, Rosa Mª Garcerán, Manuel Viñolas, Luis González Seara, Francesc Miralles, Agustín Redondela, Manuel Rivera Hernández y Emilio González Navarro, eligió la obra «El sueño del Arqueólogo» como la mejor de entre las más de 500 presentadas. Un concierto homenaje a Andrés Segovia en la entrega de premios puso la guinda a un certamen ya tradicional año a año.

SEAT: LA HISTORIA CONTINÚA

CONFUSIÓN, rumores y desmentidos; entrevistas, mediaciones y reuniones. A lo largo de la última semana, el caso Seat sigue ocupando las primeras páginas de los medios de comunicación y el panorama que se cierne sobre el fabricante español continúa igual de incierto.

Ferdinand Piëch y José Ignacio López de Arriortúa se entrevistaron con Narcís Serra y el ministro de Industria, Juan Manuel Eguigaray, como se comentaba en el número anterior de Motor 16. Posteriormente se desplazaron a Cataluña para entrevistarse con Jordi Pujol y el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall. Tras cada una de las conversaciones, comunicados vagos apenas dejan entrever resultados. Sólo hay hipótesis sobre el futuro de la sociedad, aunque según las declaraciones realizadas por Ferdinand Piëch: «no se debe ni hablar de que Volkswagen quiera modificar la independencia de Seat». Por su parte, Peter Walzer, presidente en funciones del Comité Ejecutivo de Seat, comentó que los planes que se están desarrollando para asegurar el futuro de Seat tienen como principal objetivo alcanzar los niveles de productividad más altos y proporcionar el mayor número de puestos de trabajo.

Lo que parece más cierto es que Volkswagen sigue empeñada en desmantelar las instalaciones de Zona Franca, aunque fuentes de la empresa alemana aseguran que se busca una solución viable que permita la continuidad de esta fábrica

donde 10.000 trabajadores hacen el Toledo, el Marbella y la Trans. Si la desaparición de Zona Franca se hace inevitable, el Toledo trasladaría sus líneas de montaje a Martorell, que podría absorber alrededor de mil puestos de trabajo. Las líneas de Marbella y Trans se desmantelarán cuando la vida de estos modelos llegue a su fin, probable-

ce a error: no es lo mismo VAG (grupo Volkswagen-Audi-Seat-Skoda) que Volkswagen como empresa. Seat es propiedad de VAG y la venta de la planta de Landaben y Fiseat se hizo a Volkswagen como empresa. Se trata pues de un traspaso de fondos entre empresas de un mismo grupo.

Precisamente, de esta duplicidad



mente en el 95, fecha de salida del nuevo Volkswagen Polo, que se encargaría del relevo.

En el aspecto financiero, VW parece dispuesto a inyectar 1.500 millones de marcos (120.000 millones de pesetas) para enjugar el déficit de Seat. Lo que no está muy claro es a cambio de qué. Gratis, no se lo cree nadie. Las contrapartidas son precisamente el tema central de las conversaciones de Piëch.

Lo que sí conviene puntualizar es un aspecto que a menudo indu-

de nombres nace la confusión sobre quién inyectará dinero a quién y bajo qué condiciones.

En otro orden de cosas, sigue especulándose con el hombre que sustituirá a Díaz Álvarez al frente de Seat. El último nombre surgido es el de Juan Llorens, presidente de la Confederación Española de Automoción, que de momento se está encargando de estudiar la viabilidad de la factoría de Zona Franca, por orden de las autoridades de la Generalitat de Cataluña.

S E M A F O R O S

En 1994 el número de denuncias de tráfico crecerá un 6 por ciento. Aunque la Dirección General asegura que este incremento previsto se basa en proyecciones estadísticas y no es un objetivo a cumplir, lo cierto es que redundará en sus arcas ya que las multas suponen el 30 por ciento de sus ingresos. Si se refuerza el número de agentes en las carreteras para mejorar la seguridad vial y este refuerzo supone, a priori, un aumento de las denuncias, se puede pensar que la reeducación del conductor infractor emprendida por Tráfico no está dando sus frutos.

Carmen Imaz se va. O para ser más precisos, deja por ahora su responsabilidad en el departamento de Prensa y Relaciones Públicas de Nipauto (importador de Toyota) para ocuparse de Marketing y Publicidad en la nueva empresa Iceberg, que se encargará de estos temas en las marcas Toyota, Chrysler y Hyundai. No estará muy lejos de los muchos amigos del mundo del periodismo y la comunicación, pero ya no será lo mismo. En su nuevo trabajo le deseamos la mejor de las suertes y el mayor éxito profesional, del que no dudamos ni un solo instante.

◆ FORD PIENSA EN LAS MUJERES

Para garantizar que las necesidades y gustos femeninos se tomen en cuenta a la hora de desarrollar y vender sus productos, Ford dispone de un equipo de marketing integrado exclusivamente por mujeres. Con esta iniciativa, que «trata de cambiar la actitud hacia las mujeres», Ford se convierte en el primer fabricante de vehículos en Europa que ha puesto en marcha esta medida para que las mujeres estén tan satisfechas como los hombres con los productos de la compañía.

◆ DANIEL YOUNG A NISSAN

Se confirma la designación adelantada por Motor 16 hace unas semanas de Daniel Young como director general comercial de Nissan Ibérica. Young, que sustituye en el cargo a Antonio Tarrés, quien pasará a ocupar la Dirección General de Administración, ha trabajado los últimos 25 años en General Motors, compañía en la que desempeñó el cargo de director general comercial en España.

◆ JORNADA INFORMATIVA

Patrocinada por la Asociación de la Prensa de Madrid y organizada por la Asociación «Vida Sana», en el Pabellón de Cristal de la madrileña Casa de Campo se ha celebrado una jornada informativa para periodistas sobre el tema Agricultura y Medio Ambiente.

◆ NOMBRAMIENTO EN FIAT

Giorgio Gorelli es el nuevo director de Marketing de Fiat Auto España, cargo en el que va a sustituir a Claudio Silv. Nacido en Italia, Gorelli, se incorporó a Fiat en el año 1987 y es licenciado en Economía y Comercio.



RENAULT EN ESLOVENIA

El pasado 19 de abril comenzó a fabricarse el Renault Clio en la factoría Revoz de Novo Mesto (Eslovenia). Una pequeña localidad próxima a la capital, Liubliana, donde también se produce el R-5.

La presencia de Renault en el país se remonta a principios de la década de los 60, cuando la marca del rombo estaba representada por la sociedad Cosmos, que vendía los R-4. En 1970, Renault se implantó gracias a un contrato de cooperación, firmado primero con la sociedad Litrostoj y después con IMV. Dicho acuerdo preveía el montaje del R-4, R-6 y R-18 en la fábrica de Novo Mesto y la distribución del resto de la gama por parte de IMV. En 1988 el acuerdo se prolongó y dos años más tarde Renault adquirió una participación del 20,2 por ciento de Revoz; en 1990 comenzó a fabricarse el R-5, además del R-4, que se seguía produciendo. El año pasado, la marca francesa tomó el control de la sociedad Revoz al comprar un 54 por ciento de las acciones, quedando el resto en manos de IMV. Es en dicho año cuando la fábrica alcanza el récord de producción, con una cifra de 83.500 unidades de las que 61.500 son R-5 y el resto R-4. Este último dejó de fabricarse a finales de 1992 para dar paso pocos meses después a la fabricación del Clio, con lo que la producción prevista para 1994 aumentará a 100.000 coches.

La llegada del Clio ha hecho necesario modernizar la fábrica, sobre todo en la parte de chapa, montaje del motor y pintura. Las inversiones realizadas suman los 23.000 millo-

nes de pesetas, lo que supone alcanzar los mismos niveles de calidad que cualquier otra fábrica de la firma francesa y, además, Novo Mesto se integra en el dispositivo industrial europeo de Renault. Con esos 100.000 coches por año, la planta no tendrá problemas para abastecer toda la demanda que se espera cuando los conflictos de los países vecinos terminen. No hay que olvidar su ubicación, que es ideal para exportar a otros mercados como el alemán, austriaco, italiano, checo, polaco, etcétera.

Sobre un terreno de 430.000 metros cuadrados, la fábrica de Novo Mesto ocupa una superficie de 153.000 metros cuadrados. Gracias a la nueva cadena de montaje y las instalaciones de pintura, la producción ha aumentado de 370 vehículos al día a 450 unidades. Se trabajan 40 horas a la semana, en dos turnos, con un tiempo efectivo de siete horas y media cada turno. El nivel de calidad es el impuesto por el fabricante francés y además se cumplen las exigentes normas de los países de Europa del norte.

En cuanto a las ventas en Eslovenia, la marca Renault es líder en los ocho primeros meses de este año, seguida de Skoda, Volkswagen y Citroën. Por modelos, el R-5 es el más vendido y figuran a continuación el Skoda Favorit, el Clio y el Citroën AX.

Las ventas totales en el recién creado país han pasado de 33.000 coches del año 91 a 60.000 unidades de 1992, un fuerte incremento no muy acorde con la precaria situación económica.

LO ULTIMO EN DISEÑO.
LO PRIMERO EN SEGURIDAD.



Nuevo Volvo Serie 400.

Con el tiempo todo evoluciona. Pero sólo algunas cosas cambian a mejor. Se perfeccionan. Como el nuevo Volvo Serie 400.

Un nuevo automóvil, con un nuevo exterior. Más compacto y atractivo. Y un interior más equipado y confortable. Es lo último.

Pero como este coche es un Volvo, la seguridad va por delante. Este coche incorpora toda la legendaria seguridad de Volvo. Y aún

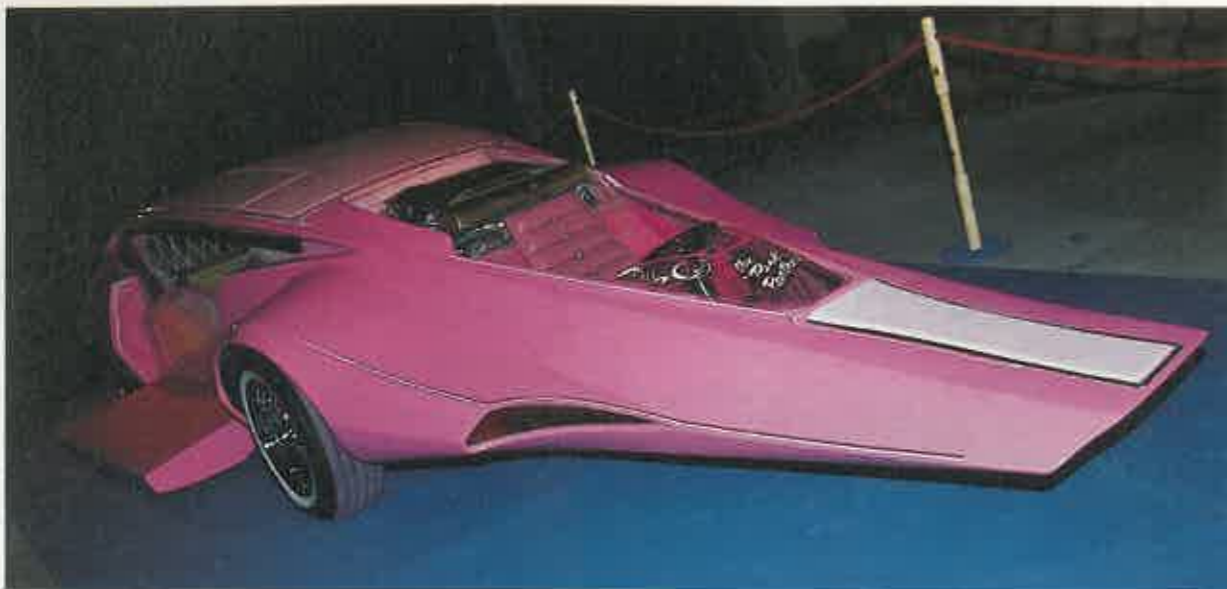
más. ABS. Protección contra impactos laterales. Cinturones autoajustables en altura con pretensores. Y si lo desea, Airbag y TRACS (control de tracción).

Nueva Serie 400. Lo último en diseño. Lo primero en seguridad. De Volvo.

Volvo 460 Turbo. Equipamiento de serie. ABS. Climatizador manual. Protección contra

impactos laterales. Dirección asistida. Cinturones de seguridad autoajustables en altura. Pretensores mecánicos. Centro de información electrónico. Luces antiniebla delanteras. Elevalunas eléctricos delanteros. Frenos de disco en las 4 ruedas (delanteros ventilados). Llantas de aleación. Volante ajustable en altura. 4 altavoces y antena eléctrica.

VOLVO
Respuesta segura.



LAS ESTRELLAS DE HOLLYWOOD

P NO sin cierto aire lúgubre (la firma Monster & Monster ha sido una de las encargadas de su puesta en escena), la muestra **Hollywood Cars** se ha asentado en el madrileño recinto Ferial de la Casa de Campo. Durante al menos dos meses, casi 40 coches de pelí-

cula, en el más estricto sentido de la expresión, emergen de las tiras del celuloide hasta la realidad.

La exposición, que con su paso por Madrid alcanza el segundo punto de un extenso periplo por tierras españolas (antes fue Barcelona y en diciembre parten para **Zaragoza y Bilbao**), iniciará el próximo año un recorrido por otras ciudades europeas.

Más de 11.000 metros cuadrados de exposición que albergan los vehículos protagonistas de los más conocidos éxitos de la industria cinematográfica: desde el coche de la familia Monster, los de Robocop, Batman, Mad Max o el de los Pica-piedra, hasta los ingeniosos prototipos de la serie de «Regreso al Futu-

ro». Todos ambientados con escenarios alegóricos y, en muchos casos, con la animación de los personajes de las películas. Sólo una advertencia, la muestra sólo permanece abierta los viernes, sábados y domingos o festivos, de 10h a 21h en el **Pabellón de la Pipa**.



HÁBITOS A LA HORA DE COMPRAR UN COCHE

La seguridad es el factor más valorado por los españoles ante la compra de un automóvil nuevo y uno de los que menos importancia tiene -pese a la crisis- es el sistema de financiación. Así de contundente se muestra el estudio realizado por la revista **Time** entre 5.000 de sus lectores en 11 países europeos. «Auto Imagen Encuesta de Opinión 1993» pretende medir tanto los hábitos de compra como la imagen de los fabricantes. En sus re-

sultados existen afirmaciones coincidentes entre todos los compradores europeos; por ejemplo, que **Mercedes-Benz** es la marca que mayor prestigio tiene en el Viejo Continente. Los usuarios españoles también coinciden con los europeos en que Alfa Romeo se lleva la palma en las cuestiones relativas al diseño, que Volkswagen ofrece una magnífica relación calidad/precio y que la marca de moda es, sin duda, **BMW**.

En cuestiones de hábitos, son las mujeres las que otorgan la máxima puntuación a la seguridad, aunque también se dejan seducir por aspectos como el consumo y el respeto al medioambiente. Los hombres, por el contrario, se muestran algo más frívolos en sus preferencias: les parece imprescindible el cierre centralizado, el sistema de alarma, todo tipo de aparatos electrónicos, la telefonía y los cristales tintados.



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

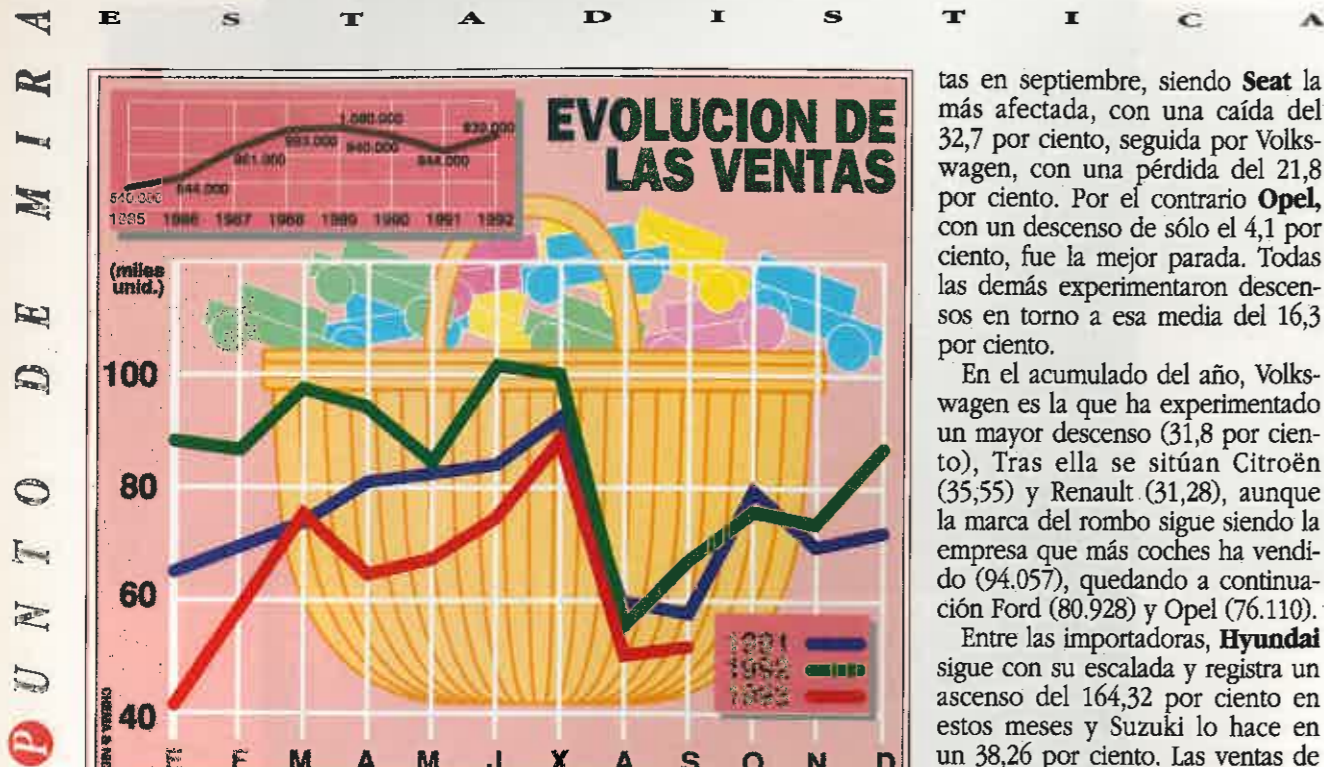
UNO DE NUESTROS LUGARES FAVORITOS en Lynchburg, Tennessee, se encuentra bajo el cartel que Jack Daniel y Lem Motlow colocaron hace más de un siglo.

Jack Daniel escogió este lugar privilegiado en 1866 porque encontró el tipo exacto de agua sin hierro que necesitaba. Hoy, el manantial sigue fluyendo a tan sólo diez yardas de donde estos caballeros charlan. Y nosotros seguimos elaborando whiskey como Jack Daniel y Lem Motlow lo hicieron entonces: filtrado gota a gota a través de carbón vegetal.

Mantener este cartel en el mismo sitio nos ayuda a permanecer fieles a sus viejos métodos. Estamos seguros que ustedes también lo serán después de probar Jack Daniel's.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



SIGUEN BAJANDO LAS VENTAS

Las ventas de automóviles no sólo no se recuperan, sino que continúan su tendencia a la baja. Según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC), durante el pasado mes de septiembre se vendieron 49.683 turismos, frente a los 59.345 vendidos en el mismo mes del año anterior, lo que representa un descenso del 16,28 por ciento. Esto es especialmente grave, por cuanto en septiembre de 1992 ya se había iniciado la caída del mercado.

Durante los nueve meses transcurridos de este año se vendieron en el mercado interior 564.364 turismos, con un descenso acumulado del 25,32 por ciento. Significa, pues, que en lo que va transcurrido del año se han vendido 191.300 unidades menos que en el año anterior.

Del total de ventas, 256.351 corresponden a coches de fabricación nacional, mientras que los importados, que han sumado **308.013 unidades**, continúan aumentando su cuota de participación, que alcanza ya el 54,6 por ciento del mercado.

Estos datos confirman que la cri-

sis está afectando mucho más a los fabricantes nacionales, con un descenso acumulado del 37,9 por ciento, que a los importados, que sólo pierden el 10,7 por ciento.

Ninguna de las marcas implantadas en España ha podido sustraerse a este descenso de las ven-

VENTAS POR MARCAS EN SEPTIEMBRE

	Sept.93	Dif. 93/92	Acumulado	Dif 93/92
Renault	8.575	-16,64	94.057	-31,28
Opel	6.959	-4,12	76.110	-16,94
Ford	6.519	-16,54	80.928	-26,22
Seat	5.465	-32,74	62.225	-17,55
Peugeot	5.148	-16,40	57.229	-24,63
Citroen	4.671	-15,94	55.600	-33,55
Volkswagen	3.059	-21,84	28.086	-33,82
Rover	1.278	56,43	13.199	11,64
Fiat	1.263	-44,77	21.084	-34,06
BMW	1.116	-16,03	12.051	-20,91
Nissan	1.098	20,20	13.772	10,59
Audi	780	-18,07	8.774	-37,31
Mercedes	750	3,45	6.787	-35,57
Hyundai	442	119,90	4.615	164,32
Lancia	410	-29,67	5.224	-45,58
Volvo	410	-13,87	5.729	-27,35
Honda	377	23,61	4.066	15,18
Toyota	286	31,80	2.433	-18,25
Suzuki	231	56,08	1.554	38,26
Otras	855	-33,41	10.841	-36,33
TOTAL	49.683	-16,28	564.364	-25,32

tas en septiembre, siendo Seat la más afectada, con una caída del 32,7 por ciento, seguida por Volkswagen, con una pérdida del 21,8 por ciento. Por el contrario Opel, con un descenso de sólo el 4,1 por ciento, fue la mejor parada. Todas las demás experimentaron descensos en torno a esa media del 16,3 por ciento.

En el acumulado del año, Volkswagen es la que ha experimentado un mayor descenso (31,8 por ciento), Tras ella se sitúan Citroën (35,55) y Renault (31,28), aunque la marca del rombo sigue siendo la empresa que más coches ha vendido (94.057), quedando a continuación Ford (80.928) y Opel (76.110).

Entre las importadoras, Hyundai sigue con su escalada y registra un ascenso del 164,32 por ciento en estos meses y Suzuki lo hace en un 38,26 por ciento. Las ventas de Lancia sufren un descenso del 45,6 por ciento, las de Audi un 37,3 por ciento y las de Mercedes un 35,6, por mencionar las marcas con más trascendencia.

El Opel Corsa, con 3.178 unidades, fue el coche más vendido en septiembre, recuperando la primera posición del escalafón, a costa del Renault 19, aunque por tan sólo diez unidades. A continuación se han colocado el Renault Clio, el Seat Ibiza y el Opel Astra.

U L T I M A V E R S I O N



CHRYSLER LEBARON. UN CLASICO QUE VUELVE A SUPERARSE

Desde su creación, el Chrysler LeBaron revolucionó el estilo, el diseño, el propio concepto de coupé,

didad que no encontrarás en ningún otro coche de su categoría. Ni ha podido superar la exclusivi-



de seguridad, un equipamiento de lujo y, por supuesto, el personalísimo diseño que

convirtiéndose en el modelo a seguir por el resto.

CHRYSLER LEBARON
3.794.680 PTAS*

dad y elegancia de sus líneas, auténtico homenaje al mítico carro-

Aún hoy, nadie ha conseguido su perfecta síntesis entre una potente conducción deportiva y una amplitud y como-

ha hecho de él todo un clásico. Una vez más, siguiendo su tradición, el Chrysler LeBaron vuelve a superarse.

CHRYSLER 37 AÑOS GARANTIA

* IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos.



RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN ESPAÑA

• ALAVA (945) Vitoria: AUTO ABENDAÑO, S.A. 28 71 52 • ALBACETE (967): TALLERES CHINARES, S.A. 21 46 39 • ALICANTE (96): VALGAUTO, S.L. 528 31 22 • ALMERIA (951): DISTRIBUCION DE TURISMO, S.A. (DITURSA) 25 71 44 • AVILA (918): MOTORISYS, S.A. 25 40 57/22 20 99 • BADAJOZ (924): VEHICULOS INDUSTRIALES CABRERA, S.A. (VEICASA) 24 55 40. Villanueva de la Serena: (VEICASA) 84 32 61 • BALEARES (971) Palma de Mallorca: WORLD CARS, S.A. 46 32 58. Ibiza: PITUAS CARS, S.L. 19 04 98 • BARCELONA (93): Manresa: AUTOLIMITED, S.A. 872 15 75. LLASAX MOTOR, S.A. 410 76 77/491 51 55. TALLERES TODAUTO, S.A. 231 44 74/231 32 95. Granollers: PENTA STAR, S.A. 870 64 62. Mataró: MARMESOR 799 66 61. Sabadell: OLIVAR, S.A. 712 22 39 • BURGOS (947): BRIMOTOR, S.L. 48 19 18 • CACERES (927): VEICASA 21, 28 98 • CADIZ (956) Puerto de Santa María: TAESALTO, S.L. 87 18 47 • CANARIAS (928) Las Palmas: VEMATE 27 20 13. (922) Santa Cruz de Tenerife: VEMATE 22 92 79 • CASTELLON (964): COMAUTO SPORT, S.A. 25 05 31 • CIUDAD REAL (926): VDA. DE ALEJANDRO GARCIA GOMEZ, S.A. 25 49 58. Valdepeñas: (AUTOVAL) 32 31 08. • CORDOBA (957): COMERCIAL ROCHI, S.A. 29 40 66/49 13 33 • CORUÑA (LA) (981) Santiago de Compostela: TALLERES CASTRO, S.L. 59 14 00. • GERONA (972): TECNICAMER, S.L. 21 72 50 • GRANADA (958): Santa Fe: AUTOBAEZ, S.A.L. 44 27 58. Motril: AUTOBAEZ, S.A.L. 60 30 11. Granada: USA MOTOR, S.L. 20 31 09 • GUADALAJARA (911): ALGEINSA 23 19 11 • HUELVA (955): ONUMOVIL, S.A. 23 50 12 • JAEN (953): YANKEE MOTORS, S.L. 26 08 20 • LEON (987): BELTRAN AUTOMOVILES, C.B. 22 54 00 • LERIDA (973): MAXI MOTOR, S.A. 21 03 13 • LUGO (982): ABC AUTOMOTRIZ, S.A. 20 20 00 • MADRID (91): NASCAR 542 66 36/399 44 62/594 42 93. Majadahonda: NASCAR 634 44 80. QUICK MOTOR, S.A. 519 51 68. Getxo: TIBERAUTO MADRID 683 77 77. • MALAGA (95): MALAGA CENTRAL DE VAPORACIONES, S.L. 224 28 40 • MURCIA (968): CAYUELAS MOTOR, S.L. 20 04 90 • NAVARRA (948) Pamplona: NAVARRA MOTOR, S.A. 17 41 07/13 17 00. • OVIEDO (98): PRINCIPALTO, S.A. 528 34 31. Gijón: PRINCIPALTO, S.A. 516 10 82 • RIOJA (LA) (941) Logroño: AUTOMOVILES VARA DEL REY, S.A. 20 86 09/20 68 27 • SALAMANCA (923) AUTOMOVILES GACPRE, S.A. 22 22 14 • SANTANDER (942): BRIO MOTOR, S.A. 36 23 67. • SEGOVIA (911): GUADAMOTOR, S.L. 43 22 61 • SEVILLA (95): AGRICULTOR SEVILLA, S.A. 467 19 00. DISLER, S.A. 452 44 00 • SORIA (975): AGRIMOTOR SORIA, S.A. 23 12 56. • TARRAGONA (977) Reus: TRANSTURBO, S.A. 34 06 04 • TOLEDO (925): ATOR MOTOR, S.A. 23 28 02/23 28 12. • VALENCIA (96): ALPIA 369 00 06. • VALLADOLID (983): NUEVO AUTO SPORT, S.A. 37 48 87 • VIZCAYA (94) Erandio: ALFAM, S.A. 467 60 00. • ZAMORA (988): BASILO PERAL, S.L. 51 26 70. Berrovinde: BASILO PERAL, S.L. 63 07 69 • ZARAGOZA (976): AUTOMOVILES SAGASTA, S.A. 27 29 96/41 54 35

NORTHSTAR 32V

HACE algunos días pude ver en un viaje a Madrid una berlina de lujo, de gran tamaño, que me llamó mucho la atención por su atractivo diseño. En mi interés por conocer qué coche era, sólo alcancé a ver en la parte trasera la denominación Northstar 32V. Me podrían decir de qué coche se trata. Este coche tenía matrícula de Madrid y me gustaría conocer si existe ya algún importador oficial o se vende a través de importación paralela.

José Antonio Balboa
León

R.- El coche que usted vio en Madrid es un Cadillac Seville STS. La denominación que pudo ver en la parte trasera del vehículo, Northstar 32V, se corresponde con la mecánica que utiliza. El Seville STS incorpora el moderno motor Northstar V8 que General Motors ha desarrollado a lo largo de los últimos cuatro años y que se utiliza también en otros modelos de Cadillac y Olsmobile. Este motor de ocho cilindros en V a noventa grados se caracteriza por estar construido enteramente en aluminio



fundido, lo que permite que su peso total sea de tan sólo 230 kilogramos. Su cilindrada es de 4,6 litros y dispone de doble árbol de levas en cabeza y de cuatro válvulas por cilindro, desarrollando una potencia final de 295 caballos a 6.000 revoluciones por minuto.

Aunque el Cadillac Seville STS ha sido comercializado a través de importadores paralelos durante algún tiempo, ahora existe ya un importador oficial de estos modelos en España, North American Motors S.A., cuyo teléfono de contacto es el (91) 562 42 35.



UN DIÉSEL PEQUEÑO

ME gustaría comprarme un coche. Hago, por motivos de trabajo, unos 40 kilómetros al día, todos ellos por carretera. Serían unos 200 kilómetros a la semana, más una media de unos 50 kilómetros el fin de semana, saldrían en total unos 14.000 kilómetros al año. Mi presupuesto puede llegar hasta 1.500.000 pesetas más o menos. Dudo entre un Renault Clio o un 205, ambos con motor diésel.

También me comentan que si no hago unos 30.000 kilómetros al año, no merece la pena comprarlo diésel, y además creo que las reparaciones de un diésel son más caras.

María Mónica Vázquez
Lugo

R.- A igualdad de precio entre un vehículo diésel y su equivalente en gasolina, y dados los niveles de calidad y potencia alcanzados por los primeros, hace falta rodar relativamente pocos kilómetros para que merezca la pena invertir en un vehículo movido por gasóleo. En su caso le diremos que, comprando un diésel podría ahorrarse del orden de 30.000 pesetas al año en carburante, cantidad que compensaría la teórica falta de nervio, mayor ruido y humos que un un gasolina. Las reparaciones sí pueden llegar a ser algo más caras, pero tardará muchos más kilómetros en tener que hacerlas. Nuestro consejo, en base a la posibilidad de montar dirección asistida (aconsejable en estos modelos) sin pasarse de su presupuesto, es el Peugeot 205 Junior D 3P. con elevalunas eléctricos, cierre centralizado y dirección asistida, cuyo precio final con todo incluido es de 1.503.000 pesetas.

REBOTES INCÓMODOS

SOY el propietario de un Ford Escort 1.6 CLX del 92 (no el del frontal oval), y me gustaría saber por qué el eje trasero rebota al coger cualquier bache o irregularidad del firme, resultando incluso molesto y desagradable.

Monta unos neumáticos Michelin MXT 175/70 R13 y la presión que le pongo es de 2.0 bares sin carga y no más de cuatro personas. ¿Es problema de inflado? ¿Que tal va de suspensiones? ¡Carlos Sainz, eres el Nº 1!

Juan Carlos de los Santos
Huelva

R.- Su Escort 1.6 CLX lleva de fábrica unos amortiguadores demasiado blandos que mejoran el confort en situaciones normales pero que, sin embargo, lo convierten en un vehículo propenso a los balanceos y a los rebotes. Las presiones son las correctas y los neumáticos también, instale unos amortiguadores regulables.



LACA EN LA MATRÍCULA

HACE unos días, comentando con un amigo que me habían puesto una multa por exceso de velocidad, me dijo que no fuese tonto y cuando fuese a realizar un viaje, pusiese laca en la matrícula ya que de esa manera no salen los números en la foto. ¿Qué hay de verdad en eso, qué pasaría si me paran y se dan cuenta?

Ramiro Ezcue
Cantabria

R.- La laca extendida sobre una matrícula da pocas veces resultado. En cualquier caso las fotos de noche con el radar, que es en el momento en el que se utilizaría el flash, ya apenas se hacen. La tendencia lleva a multar normalmente de día, mayoritariamente en auto-vía y de frente, con el radar situado en la mediana.

COCHES ASI SOLO SE VEN CADA CIERTO TIEMPO



Nada de lo que se pueda decir de la nueva Serie 600 de Rover es habitual. Porque vehículos así, son difíciles de encontrar.

Su fabricación es tan precisa, que cada pieza es comprobada para asegurar la máxima calidad y fiabilidad.

Vehículos que incluyen de serie lo que en otros es opcional. Con motores de 2.0 y 2.3 litros, 16 V, de hasta 158 CV. Y toda la seguridad que necesita, tanto exterior como interior; dirección asistida de centro positivo, barras de seguridad laterales, frenos de disco en las cuatro ruedas y alarma perimétrica con inmovilizador del motor. Coches donde la comodidad se alcanza en toda la extensión de la palabra; con aire acondicionado, apertura interior del maletero y de la tapa del depósito, y volante ajustable en altura. Y un interior fiel a la cuidada tradición inglesa: tapicería de lujo e inserciones de madera de nogal.

Parece exagerado, pero cuando vea el Rover 600 se sentirá afortunado; cuando lo conduzca será envidiado. Y es que coches así, sólo se ven cada cierto tiempo.



NUEVO ROVER SERIE 600

SOBRE TODO ES UN ROVER

Desde 2.675.000 ptas.*

* Precio final recomendado incluido IVA, transporte e impuesto sobre matriculación.

Ferrari F130

A LA ESPERA



El sucesor del mítico Ferrari F40 ya está totalmente a punto, pero todavía existe la duda de cuándo será presentado oficialmente.

Lo ha logrado. Mejorar el F40 no estaba al alcance de cualquiera. Salvo de Ferrari, por supuesto. El F130 es el encargado de hacerlo, se trata de un monstruo de 450 caballos de potencia, el Ferrari más rápido que se haya diseñado jamás.

El F130 recibe el apodo de *barchetta* pero, en contra de lo que este nombre da a entender, no se trata de un tranquilo descapotable. El diseño externo ha sido responsabilidad de Pininfarina, como es habitual en la marca. Mientras que el bastidor es obra de Ferrari Engineering. En este modelo se aplican directamente las enseñanzas de la Fórmula 1. La tradicional estructura multitubular de los Ferrari, ha dejado paso a un moderno monocasco en el que se han utilizado gene-

rosamente los materiales compósitos. También en algunos puntos de la carrocería se han utilizado materiales ligeros, con lo que se ha conseguido un peso total de sólo 970 kilos.

En el motor también hay novedades, ya que se ha diseñado un 12 cilindros en V totalmente nuevo. El ángulo de cada una de las bancadas de seis cilindros es de 65 grados y la cilindrada alcanza los 4,5 litros. Las culatas disponen de cinco válvulas por cilindro y la potencia máxima es de

450 caballos. Según los ingenieros de motores de Ferrari, el potencial de este motor es todavía superior, pero se ha optado por esta configuración que permite un uso razonable a bajas revoluciones. No obstante, estas cifras arrojan una relación peso/potencia de 2,15 kilos por cada caballo. La potencia se transmite a las ruedas a través de una caja de cambios de seis velocidades. También la suspensión y los frenos heredan características de un Fórmula 1. Hasta el último

momento no se decidirán pequeños aspectos sobre los que se siguen realizando pruebas, como los neumáticos. Las llantas son de 18 pulgadas. Con todo esto este coche puede alcanzar los 350 kilómetros por hora.

Por la especial configuración de su carrocería no es descabellado pensar en la posibilidad de alguna versión tipo targa o totalmente descapotable. Habrá que esperar todavía algunos meses para que se desvelen los secretos de este nuevo supercoche.

El lanzamiento del coche, previsto en principio para el pasado Salón de Ginebra y más tarde para el de Francfort, se ha visto retrasado hasta el próximo año, probablemente para el Salón de Ginebra, en el mes de marzo. Este retraso se debe a la situación del sector y la caída de ventas de la marca del *cavallino*. Esta fecha parece razonable ya que para entonces habrán quedado atrás los agobios de la comercialización del 456 GT. ○

Enzo Giovanelli / V.P.

BUENA ESCUELA
La Fórmula 1 sigue siendo un campo de pruebas excepcional para el desarrollo de nuevos modelos. El futuro Ferrari hereda muchas soluciones de esta especialidad, como el diseño del chasis, en este caso un moderno monocasco.



EN MARCHA
El nuevo Ferrari F130 ya está prácticamente a punto. Cuenta con un motor de 12 cilindros en V totalmente nuevo. Tiene 4,5 litros de cilindrada y 450 caballos. Caja de seis velocidades y suspensiones y frenos de F-1.

FERRARI: DESAFIO AMERICANO

ARA a 1994, Ferrari construirá 50 ejemplares del 348 GT, cuyo prototipo ha sido evolucionado por el piloto Óscar Larrauri. Al mismo tiempo, Maranello emprenderá la aventura IMSA con el coche

que aparece en segundo plano. Al respecto, parece seguro que estará equipado con un motor de 12 cilindros derivado del modelo 456 GT de calle.



Lamborghini Diablo S.E.
CUMPLEAÑOS FELIZ

Lamborghini ha cumplido 30 años, y para celebrarlo ha fabricado una serie de 150 unidades numeradas de un Diablo más potente, eficaz y atractivo que el hasta ahora conocido.

CON 525 caballos, una velocidad máxima de 331 kilómetros por hora y sólo 4 segundos para acelerar hasta cien kilómetros por hora desde parado, el Diablo S.E. multiplica su atractivo en honor a los 30 años que cumple la marca italiana.

Los coleccionistas ya no respiran. No se sabe el precio, ni las unidades que se otorgarán a cada país. Lo que sí se sabe es que se trata de un «bombón» para los amantes de las emociones fuertes y las colecciones de vehículos de serie limitada.

La renovación del diseño del Diablo para esta edición especial ha corrido a cargo de Marcello Gandini que ha logrado un refinamiento y elegancia no conseguidas en otros Lamborghini.



UNA BELLEZA. Se trata del V12 Lamborghini con una cilindrada de 5,7 litros y 525 caballos de potencia, un motor de una belleza indudable.

Pero también se ha trabajado muchísimo para aligerar peso, con el fin de mejorar las prestaciones. Para rebajar en 150 kilogramos el peso del Diablo S.E. se ha utilizado la fibra de carbono en el habitáculo y materiales mucho más ligeros en el motor, concretamente en el cigüeñal, los colectores y las tapas de culata. También se ha recurrido al magnesio en las llantas. Por otra parte, se han eliminado todos los

NOVEDADES DE ITALIA



CONTRASTES. En el habitáculo del nuevo Diablo, se ha pretendido aligerar al máximo el peso, prescindiendo de todo elemento que no fuese estrictamente necesario. Esto contrasta con el llamativo acabado del coche. Exterlormente la labor de maquillaje ha sido profunda.

elementos con sobrepeso que no eran totalmente necesarios, tales como el aire acondicionado o el equipo de sonido. Sin embargo esta «tacañería» se ha compensado en el aspecto mecánico con algunos eficaces sistemas desarrollados por especialistas de la Fórmula 1. Es el caso del sistema de control de tracción, o las

rras estabilizadoras regulables desde el puesto de conducción. También de la F-1 se ha heredado la caja de cambios en la que se mantiene la sincronización de primera y marcha atrás, pero que, sin embargo, utiliza el acoplamiento directo en el resto de las marchas. Un cambio que requiere decisión pero que ofrece rapidez, preci-

sión y eficacia. El Diablo cuenta con un depósito de combustible de cien litros. Necesario ya que, entre otros datos, el fabricante habla de un consumo medio en ciudad de 38,9 litros cada 100 kilómetros, pero teniendo en cuenta el resto de las características ¿eso a quién le importa?

Perini/A.M.

REVOLUCIONARIO

AQUATRED
by Goodyear

Un neumático innovador y seguro como ninguno.
Con diseño "Doble Agarre" y canal central, como ninguno.
Para una adherencia en seco y en mojado fuera de lo común.
Como ninguno.

GOODYEAR

Siempre por delante

Peugeot 106 Rallye, 306 XSi y 306 S16

JUVENTUD Y DINAMISMO

Las prestaciones, unidas a un gran nivel de confort, caracterizan a los dos nuevos Peugeot 306, XSi y S16, que marcan el lanzamiento de los modelos de tres puertas. Junto a ellos, en la familia del pequeño 106 ve la luz un modelo eminentemente deportivo, el Rallye.

PEUGEOT apuesta por los espíritus jóvenes. Los Peugeot 306 XSi y S16 y el 106 Rallye son productos marcados por las prestaciones, por elevadas dosis de juventud y dinamismo que, sin embargo, no renuncian, bien al contrario, apuestan por el confort en el

sus precios resultaría ahora inútil. Sin embargo, sí hay mucho que decir de ellos en cuanto a lo que significan como producto,

Empezando por el más pequeño, el 106 Rallye se caracteriza por su presentación desenfadada y juvenil, personalizada por los colores de su



caso concreto de los dos 306. El Peugeot 106 Rallye significa, por su parte, la oferta más joven y deportiva de la pequeña familia del fabricante francés, un vehículo apto para la competición que será, el próximo año, la base para los desafíos nacionales en la especialidad de los rallyes.

La llegada de estos tres nuevos modelos a España se producirá el próximo mes de enero de 1994, por lo que cualquier especulación sobre

carrocería, sus llantas específicas de acero... En su interior se acentúa aún más su vocación deportiva gracias al volante de tres radios, a sus asientos, muy envolventes, y a su presentación con el color rojo como base. En lo referente al motor, se utiliza el bloque de cuatro cilindros de 1.294 centímetros cúbicos de cilindrada, alimentado por una inyección electrónica Magneti-Marelli, lo que permite obtener una potencia neta de cien caballos y un buen va-

EL MÁS EQUILIBRADO
El Peugeot 306 XSi parece más coherente que el S16. Se comporta como su hermano mayor y su motor ofrece mejor rendimiento.

lor de par. Su rendimiento es espléndido a cualquier régimen de giro, si bien era más apreciado el motor de carburadores del 205 Rallye... pero los tiempos cambian y las normas medioambientales se imponen.

El pequeño deportivo de Peugeot se muestra ágil en sus reacciones, muy manejable y con una estabilidad muy adecuada a sus características. Con sus pocos kilos, pesa 810, y su buena cifra de potencia

se configura como una base muy interesante para la iniciación en la competición y, en este sentido, se comercializará una versión alligerada en 40 kilos.

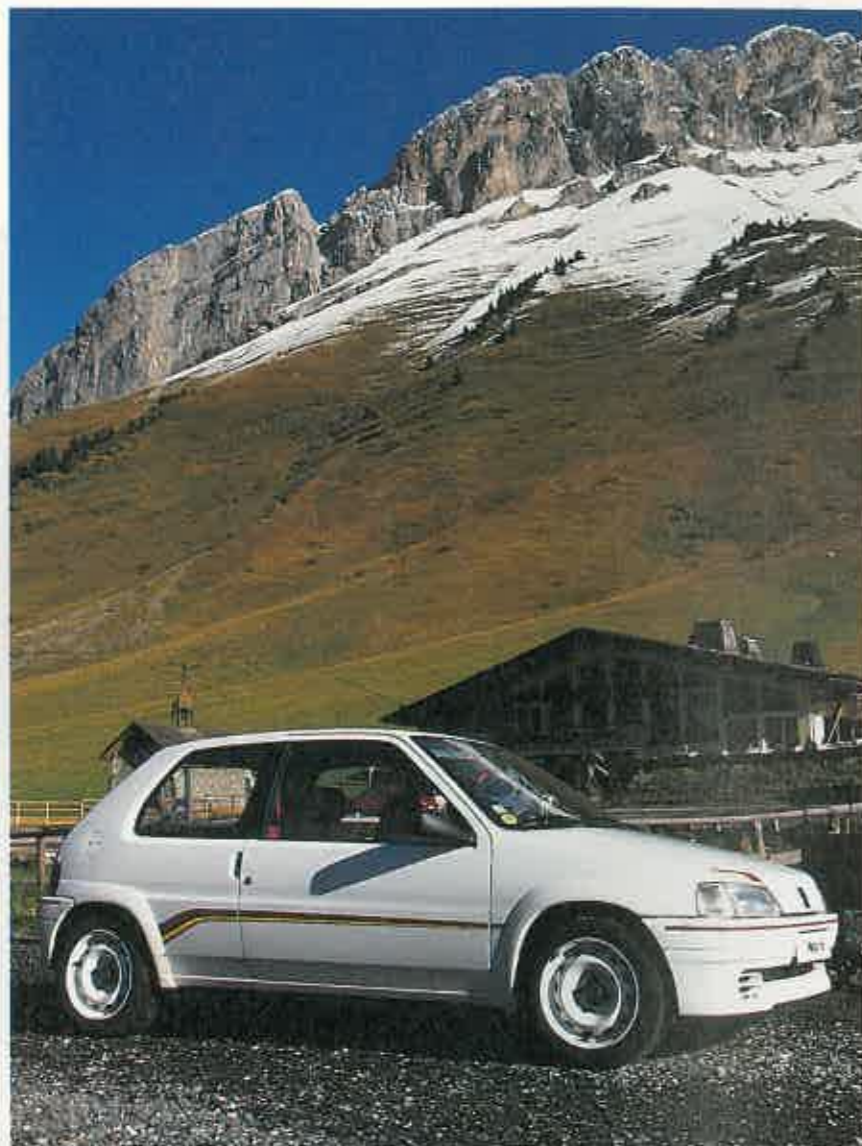
Más serias, pero igualmente dinámicas, son las nuevas versiones del Peugeot 306, con las que se inicia la comercialización de los modelos de tres puertas de la gran familia 306, si bien también se ofrecerán en carrocería de cinco puertas. Responden al nombre de XSi y S16,

respectivamente, y la diferencia entre ellos viene marcada, en cuanto a mecánica se refiere, por el empleo de culata de cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en cabeza y de una inyección electrónica secuencial en la versión S16; lo que le supone una ganancia de 32 caballos de potencia. Ambos cuentan con una transmisión manual de cinco velocidades, pero las relaciones de cambio son distintas; más cortas las del S16. Los frenos tam-

bién son idénticos pero, mientras que el S16 lleva antibloqueo de frenos electrónico Bendix de cuatro captadores, el XSi dispone de un sistema Bosch, también de cuatro captadores, en opción.

Exteriormente, el XSi se beneficia de un tratamiento muy próximo al del S16, caracterizado por su deflector trasero de color negro, amplias molduras laterales y retrovisores, empuñaduras de puertas y paragolpes pintados en el mismo





LISTO PARA COMPETIR
 El Peugeot 106 Rallye es la versión más joven y deportiva de la familia 106. No sólo por su presentación. Será la base del modelo de iniciación en competición; en rallyes, por supuesto.



color de la carrocería. En el interior de ambos modelos sí hay diferencias. Mientras el S16 deja al descubierto la influencia de sus prestaciones con una presentación más deportiva, el XSi combina sutilmente el refinamiento con el confort. En el S16 llaman la atención el volante deportivo forrado en cuero, al igual que el pomo, y el fuelle de la palanca de cambios y los asientos «sport» tapizados con una mezcla de cuero y terciopelo. Los asientos del XSi también son de corte deportivo, aunque no en igual medida que los del S16.

En cuanto a equipamiento, ambos coches están muy bien servidos, si bien es más completo el S16, que cuenta como elementos de serie con lunas tintadas, cierre centralizado con mando a distancia, supercierre antirrobo, elevalunas eléctricos con mando secuencial, reposacabezas



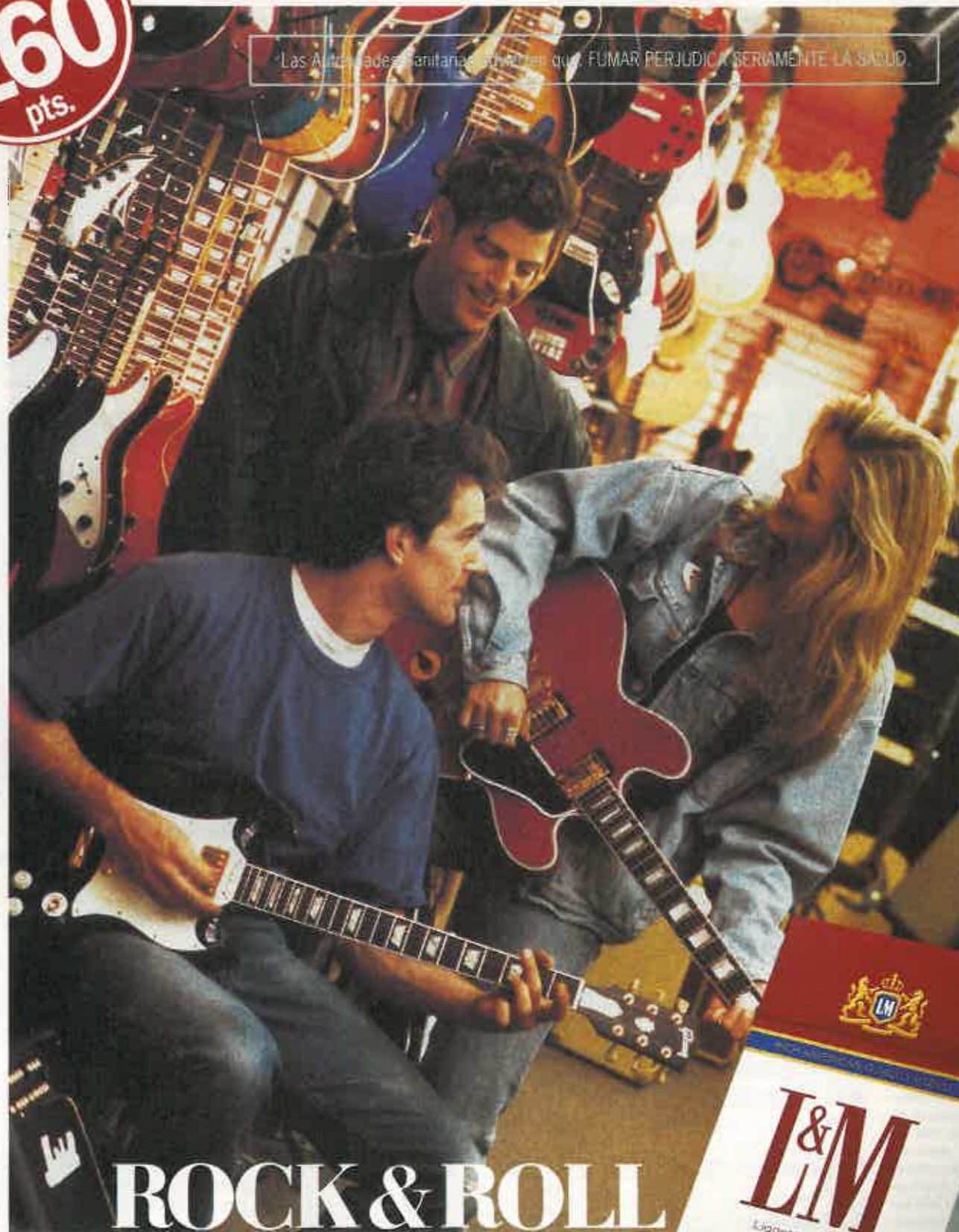
INTERIOR DEPORTIVO
 El Peugeot 106 Rallye presenta un habitáculo de corte deportivo por su volante, asientos y revestimientos.

regulables, faros antiniebla, indicadores de nivel y presión de aceite, visualizador de temperatura exterior y un largo etcétera de elementos de confort.

En movimiento, ambos modelos ofrecen un comportamiento muy parecido, con una gran estabilidad, una dirección y unos frenos sobresalientes, y un nivel elevado de agilidad y seguridad. Sus prestaciones son distintas debido lógicamente a la diferencia de potencia existente entre ambos, pero el XSi puede vanagloriarse de ofrecer unos valores muy elevados. El S16 es otra cosa, pues en él priman las prestaciones sobre el confort. Sin embargo, al analizar sus mecánicas, sorprende la más pequeña, la del XSi, más equilibrada en su rendimiento que la 16 válvulas del S16. Se trata de un motor más progresivo, más elástico,

FULL AMERICAN FLAVOR.
160
 pts.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.



ROCK & ROLL
L&M



Juntos por placer.



ELEVADO NIVEL
El Peugeot 306 S16 ofrece, bajo una carrocería elegante y refinada, una mecánica poderosa y efectiva. Su motor cuenta con una potencia de 155 caballos. Su interior mezcla el confort con un aspecto deportivo. Además cuenta con un equipamiento muy completo.

FICHA TECNICA

	106 RALLYE	306 XSi	306 S16
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.294	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,25 a 1	9,5 a 1	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	100 cv/7.200	123 cv/5.750	155 cv/6.500
Par máximo / r.p.m.	11,0 mkg/5.400	18,3 mkg/2.750	19,0 mkg/3.500
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,5	10,9	10,9
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Tambor	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	810	1.140	1.160
Largo/ancho/alto (mm)	3.564/1.590/1.369	3.995/1.692/1.380	3.995/1.692/1.380
Capacidad del depósito (l)	45	60	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,3	10,4	9,2
Velocidad Máxima (km/h)	190	197	215
Consumo Urbano (l/100 km)	9,5	10,6	11,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,2	6,3	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,7	7,6	7,8

y su potencia se advierte en todo momento. No sucede lo mismo en el motor más potente. A pesar de sus 155 caballos de potencia, da la impresión de ser más perezoso, menos progresivo y de no llegar a alcanzar las prestaciones que anuncia el fabricante. El motor del 309 16 válvulas convencía mucho más en este sentido. En el S16 la potencia está más oculta, no se manifiesta tan claramente como la del XSi.

Con la llegada de estos tres nuevos modelos a la ya de por sí amplia oferta de Peugeot, se pone de manifiesto una vez más el dinamismo del fabricante francés en todos sus productos sin olvidar que el confort no está reñido con las prestaciones, y que la calidad está, una vez más, por encima de todo. Son tres modelos jóvenes, pero en ningún caso sólo pensados para los jóvenes; de ahí que no se inclinen por buscar las mayores prestaciones en detrimento de otros conceptos. ○

M. Doménech

Siempre que nos necesites, allí estaremos.



Exploración Petrolífera



Refinerías



Gasóleo Doméstico



Líder en Lubricantes por su Calidad



Tarjeta



Tienda



1.400 Estaciones de Servicio



Sin plomo



Más de 8.500 Personas a su Servicio

En cualquier parte, en cualquier momento, siempre que nos necesites, allí estaremos.





Toyota Lexus GS 300

UN LUJO ASIÁTICO

Lexus es la división de la firma japonesa Toyota encargada de la fabricación de coches de lujo. Ahora pretenden invadir Europa con el GS 300, una berlina, de diseño italiano, repleta de detalles exclusivos para no defraudar a los paladares más exquisitos

LOS japoneses no se arredran ante nada. Su invasión del mercado automovilístico occidental no parece tener límites. Lujo, sofisticación, prestaciones, diseño. Una mezcla que suele dar buenos frutos y que hace temblar a sus competidores. Así es el Toyota Lexus, una espectacular berlina que llega a Europa tras la buena aceptación que obtuvo en Estados Unidos,

donde la marca Lexus, dedicada a automóviles de lujo, copó el 10 por ciento de este sector de mercado.

Para el Viejo Continente, donde ya se comercializaba el modelo LS 400, el nuevo modelo, el GS 300, supone un avance en el diseño. Esa es otra característica de los japoneses, buscan lo mejor. En esta ocasión han contado con la cooperación del centro de estudios de

Italdesign. Giorgio Giugiaro, su jefe, es el autor de las líneas del GS 300. A él se debe el diseño de este exclusivo coche.

En el interior, Toyota ha primado por encima de todo la comodidad, el lujo y la sofisticación. No le falta detalle. Al retirar la llave, la columna de la dirección se retira hacia dentro y hacia arriba, para facilitar el descenso del conductor del vehi-

A POR TODAS
A pesar del escaso cupo de importación, el Toyota Lexus GS 300 llega dispuesto a no defraudar.



ITALIA AYUDA A JAPÓN
 El Lexus GS 300 combina el diseño italiano de Giorgio Giugiaro con la tecnología japonesa. El motor de 6 cilindros y 24 válvulas desarrolla 212 caballos.

FICHA TECNICA



LEXUS GS 300

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal.
Nº de cilindros	6 en línea.
Cilindrada (c.c.)	2.997
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica.
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	212 cv / 5.800
Par máximo / r.p.m.	28,1 mkg / 4.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera.
Caja de cambios	Automática de 4 vel.
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida.
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent. y ABS.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente.
Trasera	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.680
Largo/ancho/alto (mm)	4.950 / 1.795 / 1.425
Capacidad del depósito (l)	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,8
Velocidad Máxima (km/h)	230
Consumo Urbano (l/100 km)	13,9
A 90 km/h (l/100 km)	7,8
A 120 km/h (l/100 km)	9,5



culo. Al volver a conectar la llave, el volante vuelve al reglaje en profundidad e inclinación, previamente elegido. También son de serie los asientos con ocho ajustes eléctricos, los elevalunas eléctricos, el radiocasete con compact disc, el control automático de velocidad, el mando a distancia de apertura de puertas, el

reglaje de faros desde el interior y un largo etcétera que deja como opción sólo el techo solar eléctrico y la tapicería de puertas y asientos en cuero.

En cuanto a sus características técnicas, se trata de un automóvil envuelto en una carrocería con un coeficiente de resistencia al aire de

Niagara.



El Genuino Sabor Americano.



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

EL REY DEL LUJO
Sofisticación y comodidad es lo que prima en este coche. El equipo de serie cuenta con elementos como control automático de velocidad, radiocasete con compact disc, climatizador automático, control de tracción y hasta ocho reglajes para el asiento del conductor.



SEGURIDAD ANTE TODO
El Lexus equipa todas las últimas innovaciones en materia de seguridad. El airbag para conductor y acompañante es un elemento de serie.



tan sólo 0,31 y capaz de desarrollar prestaciones a la altura de sus 212 caballos de potencia. El propulsor lo componen seis cilindros en línea con una cilindrada de casi tres litros. Otros datos interesantes son las cuatro válvulas por cilindro; la alimentación atmosférica, la inyección electrónica multipunto y la tracción, que se realiza a través de las ruedas traseras.

Para los frenos se ha recurrido a grandes discos ventilados, tanto en la parte delantera como en la trasera, con mecanismo antibloqueo. To-

do esto es necesario para parar los 1.680 kilos de peso del GS 300. Otra peculiaridad son los indicadores acústicos que avisan del desgaste de las pastillas de los frenos. La transmisión se realiza a través de una caja de cambios automática con gestión electrónica de tres marchas y *overdrive*, que se acciona mediante una tecla situada en la misma palanca. También dispone de un mecanismo electrónico de bloqueo del convertidor del par, para que el paso de una marcha a otra se efectúe con suavidad, y de

un programa de selección para conducción deportiva o económica.

Al volante del GS 300, lo que impresiona no es la potencia del motor sino la suavidad de manejo y el silencio de marcha. Dentro del habitáculo se oye más el ruido de rozamiento de las ruedas sobre el asfalto que la mecánica del coche.

En cuanto a conducción, la fuerza del motor es controlada por un mecanismo que evita que las ruedas patinen en arrancadas fuertes o en curvas deslizantes. Pero el tamaño y el peso del GS 300 se dejan notar en carreteras de segundo orden.

Entre los elementos de seguridad, equipa de serie *airbag* para el conductor y acompañante, así como cinturones con retroceso que actúan en caso de colisión.

Las unidades de Lexus GS 300 previstas para comercializar en España serán contadas, poco más del centenar. A finales de este año o a principios del que viene se podrá admirar el nuevo modelo en concesionarios exclusivos que la firma Toyota dispondrá para Lexus, uno en Madrid y otro en Barcelona. El lujo ya está desvelado; el precio aún es una incógnita.

Simonetta Garih

Otro Anuncio que Intenta Venderte Algo Mostrando Modelos con Curvas Provocativas.



Mitsubishi Eclipse. Un diseño personal para vestir 2.000 c.c. y 16 válvulas.

Un equipamiento que incluye sistema antibloqueo de frenos ABS, programador de velocidad de crucero y aire acondicionado. Un motor que te ofrece una potencia de 150 caballos. En síntesis, mucho más que un modelo con curvas provocativas.

MITSUBISHI ECLIPSE



MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S. A. MARIA TUBAU, 4. 28050 MADRID.

PRUEBA

Motor 16

La nueva referencia a seguir dentro del segmento de los diésel de cuatro metros es el Peugeot 306, pero se encuentra frente a dos duros rivales que también presentan buenos argumentos para gustar, el Citroën ZX y el Renault 19.

S IEMPRE ocurre igual. En tiempos de vacas gordas uno se permite los mayores dispendios. Pero cuando llegan las vacas flacas, el rey es el ahorro. En el caso del automóvil, es el momento en

que los diésel se convierten en los modelos más deseados, en las auténticas «vedettes» de los concesionarios automovilísticos.

Al precio que se está poniendo la gasolina no extraña a nadie que un

futuro comprador se plantee la posibilidad de comprar un coche con motor de gasóleo que permita viajar sin problemas y con un gasto bastante moderado. Las marcas, consi-

Pasa a la página 38...

VIRTUDES

Comportamiento y estabilidad
Prestaciones y consumos
Versatilidad interior

CITROEN ZX 1.9D AVANTAGE
PRECIO: 1.893.179 PTAS.

Detalles de acabado
El A/A elimina la guantera
Cota de altura en plazas traseras

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento y estabilidad
Acabado y equipamiento
Nivel de insonorización

PEUGEOT 306 XRD 1.9 5P
PRECIO: 1.964.000 PTAS.

Prestaciones poco convincentes
Peso elevado
Rueda de repuesto de emergencia

DEFECTOS

VIRTUDES

Comportamiento y estabilidad
Rendimiento del motor
Habitabilidad y maletero

RENAULT 19 RN 1.9D 5P
PRECIO: 1.865.000 PTAS.

Motor algo ruidoso
Frenos poco resistentes
Visibilidad trasera reducida

DEFECTOS



*Citroën ZX 1.9D Avantage/ Peugeot 306
XRD 1.9/ Renault 19 RN 1.9D*

**ECONOMIA
FAMILIAR**



Citroën ZX 1.9D Avantage

FUNCIONAL Y DINAMICO

El Citroën ZX con motor diésel es un familiar polivalente que hace gala de unas cualidades dinámicas notables. Unas prestaciones brillantes y unos consumos muy ajustados son algunos de los puntos en los que más sobresale.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★

UNO de los elementos que distingue al ZX Diésel de sus rivales es la extraordinaria funcionalidad de la que hace gala. El inteligente diseño de su carrocería, un motor que permite la posibilidad de circular en plan turístico o a un ritmo más elevado y la posibilidad de adaptar la habitabilidad trasera y la capacidad del maletero a cualquier necesidad puntual, confieren al ZX una versatilidad y polivalencia envidiables.

Este vehículo incorpora el motor XUD de 1,9 litros que tan buen resultado ofrece en todos los modelos del grupo PSA que lo equipan. El funcionamiento de esta mecánica de 71 caballos de potencia resulta brillante en su respuesta y, quizá lo más importante para el usuario de este tipo de coches, es muy económica. No permite unas aceleraciones fulgurantes, pero tiene caballos suficientes para circular por carretera a buen ritmo y no es ruidosa.

Unos consumos contenidos y un nivel de prestaciones notable se complementan con otras cualidades dinámicas francamente buenas. El

Citroën ZX 1.9D se caracteriza por su comportamiento extraordinario y ofrece un compromiso muy acertado entre el confort y la estabilidad. Además, el ZX incorpora un sistema autodireccional en el eje trasero que ayuda a inscribir el coche en las curvas con mucha nobleza.

El resto de los apartados mecánicos no desentonan en el conjunto. Destaca el manejo de la caja de cambios, que permite engranar las marchas con precisión y tiene unos desarrollos acertados, aunque la caída de vueltas que se produce entre la primera y la segunda velocidad sea algo elevada.

En el ZX 1.9D Avantage se ofrece la dirección asistida como elemento opcional, pero es uno de los elementos que merece la pena equipar. Aunque el grado de asistencia se muestra un poco suave al circular por carretera, lo cierto es que la dirección asistida en este coche es mucho más directa, cómoda y funcional que la dirección convencional, que resulta dura en maniobras y mucho más lenta en carretera.

En el interior está dotado de un



equipamiento y un nivel de acabado razonables. También ofrece una habitabilidad más que suficiente, aunque la competencia presenta algunas virtudes más que el ZX en este aspecto. Lo que sí ofrece el modelo de Citroën es la posibilidad de adaptar la habitabilidad de las plazas traseras y la capacidad del maletero en función de nuestras necesidades, gracias al sistema de guía corredera de la banqueta trasera,

que permite avanzar los asientos hacia adelante y ampliar el volumen del maletero sin tener que abatir los asientos.

Resumiendo, se puede decir que las mejores bazas del ZX se encuentran en sus buenas prestaciones, bajo consumo, excelente comportamiento y gran versatilidad interior, situándose en una posición intermedia frente a sus rivales en el resto de apartados. ○



ALGO SOSO
El diseño del salpicadero es funcional y muy práctico, pero resulta pobre de presentación. Algunos problemas de ajuste afean un nivel de acabado, que tampoco desmerece.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 23,0 a 1. Potencia máxima: 71 CV (51 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo: 12,5 mkg (122 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,0 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida en opción. Vueltas de volante entre topes: 4,2 vueltas (3,3 vueltas con asistencia. Diámetro de giro: 11,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos (247 m.m. de Ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: En opción.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, de tipo pseudo Mac Pherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Eje con efecto autodireccional programado.

RUEDAS

Neumáticos: 165/70 TR 13. Llantas de chapa de 58 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.035 kg. Capacidad del depósito de combustible: 56 l.

LIMITADO
El interior del ZX disfruta de una buena cota de anchura, pero la altura al techo es algo escasa y limita la comodidad de los pasajeros con una talla alta. Los asientos traseros se pueden cambiar de posición.



Peugeot 306 XRD 1.9

DEVORAR KILOMETROS

Después de una larga espera el Peugeot 306 Diésel aparece como novedad en este competido segmento. Es el más pequeño en tamaño, pero el buen aprovechamiento del espacio interior lo convierte en una magnífica opción.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

AUNQUE se ha hecho esperar más de la cuenta, el 306 con el motor diésel ya se comercializa en el mercado español. Ha sido el último en llegar y ofrece un buen número de cualidades que le permiten enfrentarse a la competencia sin complejos e, incluso, aventajarles en muchos aspectos.

Mecánicamente incorpora bastantes elementos comunes con el Citroën ZX. Con él comparte el motor XUD de 1,9 litros de cilindrada, la caja de cambios de cinco velocidades y el esquema de suspensiones, con eje trasero de efecto autodireccional incluido.

De las excelencias de este motor diésel de 71 caballos ya hemos hablado antes, aunque en el 306 presenta unas cualidades diferentes. El peso algo más elevado del Peugeot 306 XRD, un neumático de mayor anchura y un coeficiente aerodinámico algo más desfavorable (Cx 0,34 del 306 frente al Cx 0,32 del ZX) impiden al Peugeot estar al nivel del Citroën ZX Diésel en prestaciones y consumos. A pesar de todo, el Peugeot 306 se presenta en la

carretera como un auténtico deprimido, dispuesto a recorrer los kilómetros que sean necesarios, y permite mantener un ritmo bastante elevado con un consumo moderado.

La estabilidad es otro punto fuerte del 306. Aquí tiene mucho que decir, la mayor anchura de los neumáticos que, unida a unas suspensiones con un tarado idóneo y a unas vías de gran anchura, mantienen el coche pegado al asfalto y permiten abordar las curvas a buen ritmo y con total seguridad.

Un equipo de frenos bien resuelto, con discos ventilados delante, junto con los mencionados neumáticos más anchos, son los responsables de que la frenada del 306 se muestre eficaz en todo momento. La caja de cambios y la dirección, con asistencia de serie, son otros elementos mecánicos que brillan por su buen funcionamiento. Las relaciones del cambio son similares a las del ZX, pero una relación de grupo diferente y la distinta medida de las ruedas son los causantes de que los desarrollos finales de ambos modelos sean distintos. En el



306 también se deja sentir un salto excesivo entre la primera y la segunda marcha, aunque el resto de los desarrollos se muestran acertados. El Peugeot 306 XRD se distingue por una presentación interior muy atractiva y por un nivel de acabado muy cuidado, con buen ajuste de los diferentes elementos del salpicadero y unos materiales que resultan agradables a la vista. Es, también, el modelo que incorpora el

equipamiento de serie más generoso y presenta elementos tan prácticos como la doble guantera o el mando de apertura del tapón de la gasolina desde el interior.

Un motor poco escandaloso y un trabajo de insonorización esmerado permiten que el nivel acústico sea agradable, siendo éste otro de los aspectos positivos del 306 XRD, junto con su excelente estabilidad, eficaz frenada y buen acabado. ○



BIEN HECHO
La presentación del 306 no podía ser mejor, con un nivel de acabado muy cuidado. Las llantas de aleación de 14" no se ofrecen en opción, aunque pueden ser adquiridas como recambio en los concesionarios.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 23,0 a 1. Potencia máxima: 71 CV (51 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo: 12,5 mkg (122 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,4 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (247 m.m. de Ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Bendix de dos captadores, en opción.

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente, de tipo pseudo Mac Pherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Eje con efecto autodireccional programado.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 TR 13. Llantas de acero de 5,5B x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.080 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

EN LA LÍNEA
El espacio interior del 306 es destacable. En los asientos traseros dispone de unos prácticos anclajes para los cinturones de seguridad.



Renault 19 RN 1.9D

AMPLITUD Y EQUILIBRIO

El R-19 es el modelo con mayor vocación familiar del grupo. Con un tamaño algo superior al de sus rivales, ofrece una mayor habitabilidad interior y el mejor maletero, mostrando también un buen equilibrio en el resto de apartados.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★★

El Renault 19 RN 1.9D se aprovecha de su mayor tamaño para dejar en evidencia a sus rivales. En el interior hace gala de una habitabilidad sensacional y es el que se muestra más capaz a la hora de acomodar a los pasajeros y de guardar su equipaje.

Al margen de esto, el Renault 19 se mantiene en una posición de equilibrio con respecto al ZX y al 306. Si bien no destaca especialmente en ningún apartado, lo cierto es que tampoco desmerece en ningún punto y se mantiene en un término medio o a la misma altura a la hora de rivalizar con los otros modelos.

Tomando el motor como ejemplo, podemos comprobar que el R-19 es el modelo con menos potencia, 65 caballos frente a los 71 caballos del Citroën y el Peugeot. Sin embargo, contrarresta esta diferencia de potencia con un rendimiento excelente que le permite plantar cara en prestaciones a los modelos del Grupo PSA e, incluso, superarlos en las aceleraciones. Desde bajas revoluciones, la mecánica diésel del R-19 se muestra ágil y sube de vueltas

sin rechistar, encontrando como única pega una rumorosidad algo elevada que resta confort interior.

Otro punto destacable del R-19 Diésel es su elevada estabilidad. El modelo de Renault utiliza un esquema convencional de suspensiones independientes a las cuatro ruedas que, en colaboración con unos amortiguadores de acertado tarado, permite afrontar las carreteras más viradas sin problemas. La carrocería se balancea bastante, pero el coche apoya con nobleza y obedece sin protestar a las órdenes del conductor.

La dirección asistida se ofrece en opción y es uno de los elementos que merece la pena equipar en este coche, puesto que tiene un grado de asistencia agradable y resulta más que práctica en el uso diario. También la caja de cambios es otro de los puntos mecánicos destacables del Renault 19 Diésel. Suave, precisa y con unos desarrollos muy bien adaptados, permite engranar las marchas con facilidad y mucha rapidez.

No resultan tan satisfactorios los



frenos de este modelo. Unos discos algo pequeños y mal ventilados son los causantes de que el sistema de frenado del R-19 tome demasiada temperatura y pierda eficacia en cuanto se hace un uso un poco intenso del pedal central.

Ya en el interior, cabe destacar un acabado general perfectamente resuelto, con piezas que ajustan con mucha precisión y están bien rematadas. La única pega es que se utili-

zan en el salpicadero algunos elementos plásticos que desmerecen visualmente todo el buen trabajo realizado.

Como se ha comentado antes, la habitabilidad interior y el volumen del maletero son las mejores virtudes del R-19, sin olvidar una relación muy buena entre la estabilidad y el confort, un equipamiento de serie que está en la línea de sus rivales y un precio competitivo. ○



BUEN REMATE
El salpicadero tiene elementos con un aspecto demasiado plástico, pero está bien acabado.



FICHA TECNICA

MOTOR

MUY POPULAR
La carrocería del R-19 es la más vista, no en vano ha sido el coche más vendido del mercado. El maletero es el más grande de todos.

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.870 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 93 mm. Compresión: 21,5 a 1. Potencia máxima: 65 CV (48 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 12,3 mkg (120 Nm) a 2.250 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida en opción. Vueltas de volante entre topes: 3,9 vueltas (3,5 vueltas con asistencia). Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos (238 m.m. de Ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN

Delanteras: Independiente, de tipo Mac Pherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados con amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 165/70 TR 13. Llantas de chapa de 5B x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.030 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

EL MÁS AMPLIO
En el interior, el R-19 ofrece la mejor habitabilidad. Los asientos delanteros son los que sujetan mejor el cuerpo, pero el ruido es muy blando.

VIAJEROS EN DIÉSEL
El Peugeot 306, el Renault 19 y el Citroën ZX, con motor diésel, son coches ruteros y económicos.



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ZX	306	R-19
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	7,1	8,3	7,3
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo.	5,1	5,6	5,8
En conducción rápida	8,4	7,8	8,9
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,2	7,9	8,6
A 140 km/h de cruceo	8,6	8,7	9,4
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	6,5	7,4	7,2
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	810	760	715

SONORIDAD

	ZX	306	R-19
Al ralentí:	51,7	57,9	50,2
A 60 km/h:	62,7	62,4	66,0
A 90 km/h:	66,6	65,1	68,2
A 120 km/h:	68,3	68,4	70,8
A 140 km/h:	71,8	71,8	72,2
A tope	76,6	76,1	76,4

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

EQUIPAMIENTO

	ZX	306	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	OP
Elevavinas eléctricos (D./T.)	OP/NO	OP/NO	OP/NO
Cierre centralizado	OP	OP	OP
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	OP	NO
Retrvisor regulable electr. (zda./dcha.)	NO/OP	NO/NO	NO/NO
Dirección asistida	OP	SI	OP
Sistema antibloqueo de frenos	OP	OP	NO
Lava-limpia luneta trasera	SI	SI	SI
Llantas de aleación ligera	OP	NO	NO
Aviso acústico de luces encendidas	SI	SI	SI
Volante regulable en altura	SI	SI	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	OP	NO
Cinturones de seguridad regulables en altura	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI

PRESTACIONES

	ZX	306	R-19
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	166,2	159,3	160
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	20,3	20,6	19,7
1.000 m. salida parada (seg.)	37,5	38,2	36,9
0-100 km/h (seg.)	16,7	17,2	15,6
Metros recorridos	294	303	275
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,9	20,4	20,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,8	22,5	22,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,9	39,3	38,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,6	43,5	43,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	16,6	18,5	16,5
Metros recorridos	468	523	464
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,6	28,8	21,9
Metros recorridos	608	708	538

FRENOS

	ZX	306	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h:	15,9	16,3	18,2
A 100 km/h:	51,4	45,4	55,9
A 120 km/h:	68,2	67,2	73,4

OPCIONES

Citroën ZX 1.9D Advantage: Aire acondicionado: 150.000 ptas. Pintura metalizada: 33.683 ptas. Elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado con mando a distancia y retrvisor derecho con mando eléctrico: 44.032 ptas. Dirección asistida: 77.056 ptas. ABS: 204.747 ptas. Llantas de aluminio: 71.550 ptas. Lunas tintadas y cortinilla trasera: 20.477 ptas. Alarma, cierre centralizado con mando a distancia, elevavinas eléctricos delanteros y retrvisor derecho con mando eléctrico: 104.032 ptas. Autorradio integrado «Básica» y dos altavoces: 44.032 ptas.
Peugeot 306 XRD: Aire acondicionado: 123.200 ptas. Pintura metalizada: 31.000 ptas. Elevavinas eléctricos delanteros y cierre centralizado: 44.500 ptas. Pack A: incluye elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado con mando a distancia, regleje en altura del asiento del conductor y reposacabezas delanteros regulables en altura e inclinación: 46.600 ptas. Pack B: incluye el Pack A y el Autorradio integrado 3010: 84.900 ptas. ABS: 155.300 ptas.
Renault 19 RN 1.9D: Aire acondicionado: 157.500 ptas. Pintura metalizada: 32.000 ptas. Elevavinas eléctricos delanteros y cierre centralizado: 54.000 ptas. Dirección asistida: 74.500 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

CITROËN: Fabricante/Importador: Citroën Hispania S.A. C/ Doctor Esquerdo, 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. Red de postventa: 827 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. **PEUGEOT:** Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España S.A. Carretera de Villaverde, kilómetros 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. Red de postventa: 1.143 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. **RENAULT:** Fabricante/Importador: F.A.S.A. Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

FRENTE A FRENTE

Viene de la página 30

cientos de esa demanda, se afanan en ofrecer a los clientes productos que conjuguen a partes iguales ahorro y comodidad.

Ahora, para atender estas necesidades, Peugeot acaba de poner a la venta el nuevo 306 con la mecánica diésel, un modelo que entra de lleno en un competido segmento que, el pasado año, supuso el 20,8 por ciento del volumen total de los vehículos de cuatro metros matriculados en España.

Y no lo tiene nada fácil porque, aunque hace gala de unos argumentos muy convincentes para gustar y disfruta de un diseño que entra por los ojos, se encuentra ante sí con una competencia feroz que también ofrece unos productos atractivos.

Entre ellos, los más relevantes son el Citroën ZX y el Renault 19. Ambos presentan unas características similares al nuevo modelo de Peugeot y se sitúan en un nivel medio en lo referente a equipamiento.

De entrada, estos modelos poseen muchos elementos en común: son todos de origen francés, mercado en el que los diésel disfrutaron de una gran aceptación; tienen una longitud y una habitabilidad interior similar, ofrecen un nivel de equipamiento medio, prácticamente idéntico, hacen gala de una relación sensacional entre la estabilidad y el confort y recurren a unos motores diésel de 1,9 litros que les permiten afrontar cualquier viaje con agilidad y, sobre todo, con economía.

El Citroën y el Peugeot comparten el mismo motor de 71 caballos de potencia, mientras que el Renault 19 dispone de una mecánica de similar cilindrada que establece su potencia en 65 caballos. Aunque en un principio pueda parecer que el ZX y el 306 son los modelos más rápidos gracias a su mayor potencia, lo cierto es que el R-19 les hace frente en todo tipo de circunstancias, gracias al sensacional rendimiento de su motor, y ofrece un nivel de prestaciones muy similar al de sus rivales.

Con el citado potencial bajo el capó, estos modelos no pueden ofrecer unas prestaciones como para «desmelenarse», pero si permiten mantener una velocidad de cruceo bastante razonable con un consumo muy contenido. ○



DETALLES
El alojamiento para el tapón de la gasolina es exclusivo del 306, pero los cinturones de altura regulable y el agarrador para cerrar el portón trasero son elementos comunes en los tres coches.

MECANICA

1° 306	Dispone de un motor potente. Las suspensiones, la caja de cambios, los frenos y la dirección, con asistencia de serie, funcionan muy bien.
2° ZX	Tiene el mismo motor del 306 y le saca un mayor partido. Suspensiones y cambio son similares, pero dirección y frenos no funcionan igual.
3° R-19	El motor tiene menos caballos pero hace gala de un rendimiento sensacional. Los frenos se fatigan con mucha facilidad.

COMPORTAMIENTO

1° 306	La mayor anchura de vías, una batalla muy larga, neumáticos más anchos y las suspensiones bien adaptadas agarran el 306 de maravilla.
2° ZX	También hace gala de una estabilidad sensacional en todo tipo de carreteras, aunque no llega a ser tan efectivo como el Peugeot.
3° R-19	Aunque es el modelo que más balanceo tiene de la carrocería en las curvas, aguanta los apoyos más fuertes sin problemas.

RENDIMIENTO

1° ZX	Consigue un nivel de prestaciones sensacional y el consumo más contenido. Es el más rápido y el más económico.
2° R-19	A pesar de su menor potencia, el motor del R-19 le permite plantar cara a sus rivales en prestaciones y ser más rápido en aceleraciones.
3° 306	El mayor peso del 306 le impide brillar en el apartado de prestaciones. Tampoco es el más económico, aunque gasta realmente poco.

CONFORT

1° 306	Dispone de una gran habitabilidad, las suspensiones filtran bien las irregularidades y la insonorización interior está muy bien resuelta.
2° R-19	Es el más grande y el que ofrece mayor espacio para los pasajeros, pero el motor resulta un poco ruidoso.
3° ZX	La cota de altura, algo pequeña, y la anchura de la banqueta en las plazas traseras limita enormemente el grado de comodidad en el Citroën.

CARROCERIA

1° 306	Para ser el coche más corto del grupo, hace gala de un aprovechamiento interior muy bueno. Disfruta de un diseño muy atractivo.
2° R-19	Tiene la carrocería más grande y ofrece la mejor habitabilidad y el maletero de mayores dimensiones.
2° ZX	El diseño de la carrocería del ZX resulta muy práctico y funcional. Tiene un aspecto bastante discreto, pero es el más aerodinámico.

ECONOMIA

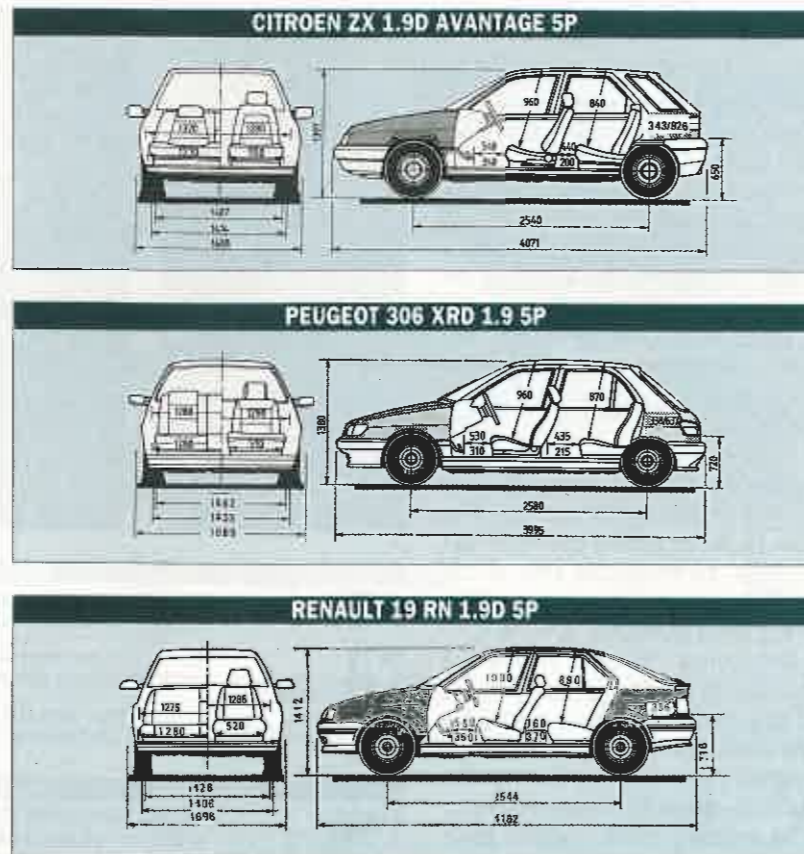
1° ZX	A la hora de andar, el ZX deja claro que es el más ahorrador, con un consumo medio que se sitúa en sólo 6,5 litros cada cien kilómetros.
2° R-19	El modelo de Renault no sólo tiene un consumo moderado sino que es el que tiene el precio más bajo.
3° 306	Un mayor peso incide directamente en que los consumos sean algo más elevados. Justifica su mayor precio con un mejor equipamiento.

FRENTE A FRENTE

En este último apartado, los mayores elogios se los lleva el ZX, con un consumo medio que se establece en sólo 6,5 litros, mientras que sus rivales claudican ante él con un consumo medio que supera los siete litros. En cualquier caso, los valores de gasto son muy ajustados y, si se tiene en cuenta que se está quemando un combustible más barato, son más económicos.

Otro elemento común del que hacen gala estos tres coches es la excelente relación que muestran entre la estabilidad y el confort. El tarado de los amortiguadores es más bien suave, para filtrar mejor las irregularidades del terreno, pero mantiene perfectamente el guiado de los neumáticos y permite que la estabilidad sea fantástica. La potencia moderada de estos coches y su nivel de prestaciones no permite ponerlos en grandes aprietos; si los llevamos al límite muestran una cierta tendencia a tirar de morro, pero se controlan simplemente con levantar el pie del acelerador.

El Renault 19 es el que ofrece



una mayor habitabilidad interior, gracias a su mayor tamaño. Le sigue, muy de cerca, el Peugeot 306 que, si se tiene en cuenta su longitud total, demuestra un aprovechamiento muy acertado del espacio interior. Finalmente, se encuentra el Citroën ZX, que también dispone de una habitabilidad notable, pero la cota de altura de las plazas traseras impide viajar con comodidad a personas con una talla superior al 1,85 de estatura.

Sin embargo es el que ofrece una mayor versatilidad interior, gracias al sistema de guías, que permite variar la situación de los asientos traseros. De esta forma, si los pasajeros de atrás son niños, podremos acomodar el espacio posterior a su tamaño y mejorar enormemente la capacidad del maletero.

Al conductor también se le mimó con un puesto de conducción bastante racional y los tres coches permiten encontrar una postura apropiada. En este apartado el R-19 está un poco en desventaja, puesto que la situación del volante es algo



PRÁCTICO
La guantera doble y el compartimento debajo del asiento para la documentación permiten guardar de todo en el 306.



CAMUFLADO
El ZX (en la foto) y el R-19 disponen de unas tapas para esconder el radiocasete.



PEQUEÑOS ESPACIOS
Estos coches disponen de un buen número de huecos donde alojar pequeños objetos.

más horizontal de lo deseable y no se puede regular en altura como en el ZX y en el 306.

También los tres modelos pecan de tener un mullido excesivamente blando en los asientos, lo que resta algo de confort, sobre todo en los viajes largos, siendo el Renault el que mejor sujeción lateral ofrece para el cuerpo.

La cantidad de similitudes que presentan estos coches hace difícil decidir cuál de ellos es el mejor. No hay un claro dominador y todos se muestran como opciones muy equilibradas e interesantes.

El Citroën ZX será la elección ideal para los que prefieran las mejores prestaciones y el menor consumo; el R-19 es el modelo que ofrece la mayor habitabilidad interior y el maletero más grande, mientras que el 306 hace gala del mejor comportamiento general y disfruta de la estética más novedosa y atractiva.

Victor M. Fernández
Fotos: José Robledo



**ALFA 155 TWIN SPARK
PRESTIGIO
POTENCIA Y SEGURIDAD**

ALFA 155 TWIN SPARK, un vehículo con poderosas razones para convencer. ALFA ROMEO convierte la conducción en un placer exclusivo. Es el prestigio de la más pura tradición deportiva. Adaptándose a las necesidades diarias de una conducción dinámica y confortable. Su motor TWIN SPARK de 115 CV, 4 cilindros y doble árbol de levas es un corazón lleno de potencia, capaz de despertar pasiones. La tradicional seguridad activa de ALFA ROMEO se complementa, ahora, con barras laterales, estructura reforzada en toda la carrocería y la posibilidad de incorporar ABS y Air Bag.

**ALFA 155 TWIN SPARK 115 CV
POR 1.975.000* PTAS.**

Solpita información Tel. 900 155 000.

 *Cuore Sportivo*

* PVP en Península y Baleares. Incluye IVA, impuesto de matriculación, franquicia y distribución.

Una nueva versión coupé que encierra toda la magia de los coches americanos llega a España. El Chrysler LeBaron LX, menos potente que el modelo GTC, viene dispuesto a dejar buen sabor de boca a los conductores más exigentes. El diseño renovado y unos toques de lujo son su gran baza.

DISEÑO	★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★★

FUE el sueño de los europeos durante muchos años. El lujo y la ostentación de los coches americanos dejaba boquiabierto al más pintado. Desde hace unos años, en España ya se puede disfrutar de ellos, de esa concepción del automóvil genuinamente americana que se ha ido implantando en el mundo a lo largo de los años.

Chrysler ha sido el constructor que más a fondo se ha introducido en el mercado español, con un abanderado: el LeBaron, modelo genuinamente deportivo. Ahora el fabricante americano lanza una nueva versión de este coupé, denominada LX, que comparte el mismo esquema que el LeBaron anterior. Es un tracción delantera de casi 4,7 metros de longitud, suspensión independiente delante, eje rígido trasero y dirección asistida. Las modificaciones son estéticas y se cambia la motorización. El motor turbo de cuatro cilindros del anterior se mantiene en la versión Cabrio y ahora se comercializa con el seis cilindros utilizado en el Saratoga y el Voyager. En ambos casos, son grupos propulsores muy probados y con una fiabilidad mecánica reconocida.

Pero antes de entrar en detalle, conviene comentar algunos aspectos del coche, habituales en los demás Chrysler, aunque nada comu-

Chrysler LeBaron LX

CON SABOR AMERICANO



PRUEBA
Motor 16

VIRTUDES

Capacidad de recuperación
Calidad de acabado
Facilidad de conducción

CHRYSLER LEBARON LX 3.0 V6
PRECIO: 3.313.528 PTAS.

Eje rígido trasero
Escasa capacidad de giro
Habitabilidad trasera

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.972 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,1 mm. Carrera: 76 mm. Compresión: 8,85 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 kW) a 5.200 rpm. Par máximo: 22,7 mkg (223 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,6 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 12,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de aleación ligera de 6,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.340 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 53 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 32 km/h de promedio 11,5

CARRETERA

A 90 km/h de crucero 7,1

En conducción rápida 15,7

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero 10,4

A 140 km/h de crucero 11,5

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 10,1

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 475

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 196

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 17,4

1.000 m salida parada 31,9

De 0 a 100 km/h 10,7

Recorriendo (metros) 185

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 17,9

400 m desde 40 km/h en 5ª 20,7

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 33,1

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 38,8

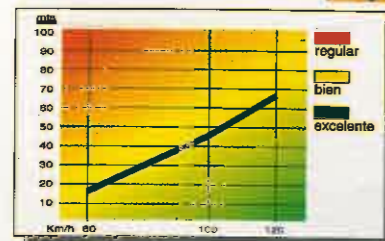
De 80 a 120 km/h en 4ª 9,9

recorriendo (metros) 277

De 80 a 120 km/h en 5ª 16,0

recorriendo (metros) 447

FRENOS

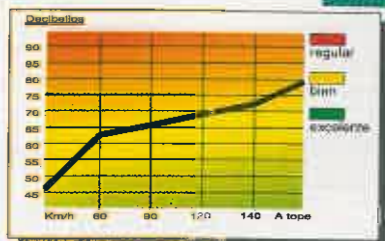


A 60 Km/h: 16,7

A 100 Km/h: 44,1

A 120 Km/h: 67,5

SONORIDAD



Al ralentí: 46,7

A 60 Km/h: 62,7

A 90 Km/h: 65,5

A 120 Km/h: 68,5

A 140K m/h: 72,2

A Tope: 79,9

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Sociedad Española Chrysler Jeep Iberia S.A. c/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. Garantía: Tres años o 110.000 kilómetros. Siete años de garantía anticorrosión. Red de postventa: 30 puntos de asistencia en toda España.



FAROS ESTRECHOS
El nuevo Chrysler LeBaron se diferencia porque no lleva proyectores escamoteables.

nes en los automóviles europeos. Un conductor, incluso habituado a manejar muchos vehículos distintos, que suba por primera vez en el LeBaron necesitará coger el manual del usuario. Por ejemplo, en el techo hay un hueco para dejar las gafas y otro para guardar el mando a distancia del garaje (con su velcro y

todo para que no se caiga). Tampoco es muy común una brújula, en el techo, a la que acompaña un más lógico indicador de la temperatura exterior. Sin embargo, no aparece un reloj por ningún lado. Siguiendo con las «rarezas», nada más ponerse en marcha y cuando se superan los 24 kilómetros por hora, los se-

guros de las puertas se bajan automáticamente. El coche no lleva un cierre centralizado como tal, tiene un mando en la puerta del conductor que abre o cierra ambas puertas. Ojo con dejar las llaves dentro. La instrumentación es completa, incluyendo manómetro de aceite y un voltímetro además de lo que suele

ser habitual. Las clásicas largas palancas para luces y limpiaparabrisas se sustituyen por mandos o pulsadores y una pequeña palanca para los intermitentes/luz larga. El «pero» es que para accionar el limpiaparabrisas hay que soltar el volante. Otro detalle «olvidado» en los coches europeos es la utilización de

MOTOR ELÁSTICO
El V6 es poco potente pero se recupera de forma muy brillante.

AIRBAG DE SERIE

El coche lleva de serie la ya famosa bolsa de seguridad para el conductor. La calidad de acabado es una de sus virtudes.



tres llaves en lugar de una para todo. El LeBaron emplea una para el tapón de gasolina y otra para contacto y puertas; lo anecdótico radica en que se entrega una tercera, que sólo abre puertas y contacto, para dar al «aparcacoches» y que no curiosoee la guantera o acceda al maletero a través del asiento trasero (que tiene cerradura).

También llama la atención el equipamiento de serie del Chrysler. Sobre todo por la tapicería de cuero, que sólo se ofrece como equipo original en escasísimos coches de lu-



TAPICERÍA DE CUERO

El equipamiento incluye de serie el tapizado en piel de los asientos, aunque la regulación eléctrica de los asientos delanteros, elevallas y espejos retrovisores exteriores es opcional. Es curiosa la disposición de los mandos de las luces, limpiaparabrisas y la pequeña palanca de los intermitentes, aunque no es del todo práctica por tener que soñar las manos del volante para accionarla.

jo. Por el contrario, es opcional un detalle tan simple como los elevallas eléctricos; tampoco es de serie el aire acondicionado o el sistema

THE LEGEND
IN ADVENTURE

**CAMEL
TROPHY**

TRANSANDINO'94

Llama y vívelo
91-650 99 23



Llama* antes del 19 de Noviembre y podrás vivir la aventura de tu vida. El Camel Trophy del próximo año se desarrollará en el corazón de América del Sur. Siente todas las emociones del

mundo y compite en camaradería y compañerismo. Apúntate a vivir esta aventura. Camel Trophy Watch te invita.

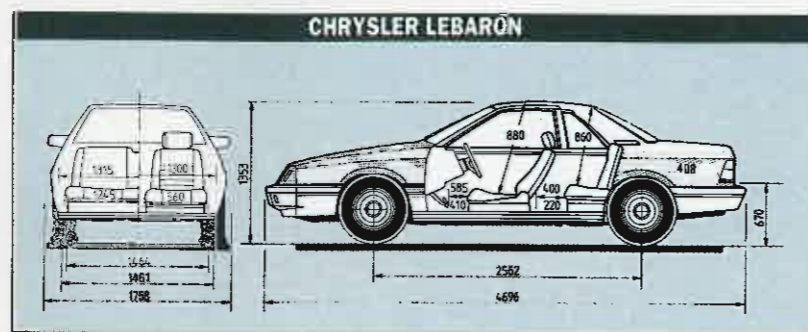


*Horario: De lunes a viernes, de 15 a 20 Horas.

AVENTÚRATE

EQUIPAMIENTO

El Chrysler LeBaron LX lleva de serie, entre otras cosas, airbag, tapicería de cuero, cristales tintados, programador de velocidad, volante forrado en cuero y regulable en altura, llantas de aleación ligera y apertura del maletero desde el interior.



FRENTE A SUS RIVALES

Por sus especiales características, casi 4,7 metros de longitud y menos de 140 caballos de potencia, muy pocos modelos hay en el mercado que sean comparables al Chrysler LeBaron. Por supuesto, sí existe un amplio segmento de coupés que lidera, por relación prestaciones/precio, el Mitsubishi Eclipse. Otros modelos son el Audi Coupé, BMW 318iS Coupé, Ford Probe, Opel Calibra y Toyota Celica, que se «mueven» entre los 133 y 160 caballos de potencia pero son más cortos que el Chrysler; los precios varían entre los 3,3 millones del Mitsubishi y los 3,9 del Audi, Ford y Toyota.

tancias como en un viraje muy cerrado en carretera de montaña es innecesario poner segunda o en el congestionado tráfico urbano donde es posible dejar «morir» el motor incluso por debajo de mil vueltas recuperándose sin ningún tirón.

Las prestaciones no son destacables, aunque la velocidad máxima es de 200 kilómetros por hora. No hay que olvidar que el coche pesa casi 1.400 kilos y el desarrollo de la transmisión es más bien largo, lo que perjudica un poco las recuperaciones pero beneficia el consumo a velocidad estabilizada. El comportamiento, está condicionado por el eje rígido trasero. Su empleo se debe a un costo de fabricación inferior y a que en América apenas hay carreteras de montaña, donde se aprecian rebotes en conducción deportiva que no perjudican la estabilidad. El Chrysler no está pensado para ir muy deprisa, pero sí cómodo. ○

Javier Gutiérrez

Fotos: Ramón Rodríguez

OPCIONES

Elevalunas eléctricos, **57.600 ptas.** Retrovisores exteriores con mando eléctrico, **25.600 ptas.** Asiento del conductor con reglaje eléctrico de 12 funciones, **40.960 ptas.** Aire acondicionado, **164.992 ptas.** Sistema antibloqueo de frenos, **192.000 ptas.** Pintura metalizada, **42.240 ptas.**

antibloqueo de frenos. Con estas tres opciones, el precio sube de poco más de 3.300.000 a casi 3.800.000 pesetas y se incrementa en otras 100.000 pesetas si se completa con el asiento del conductor regulable eléctricamente, la pintura metalizada y los retrovisores exteriores con sistema de desempañado y también eléctricos. El LeBaron lleva también de serie llantas de aleación, programador de velocidad, respaldo del asiento trasero abatible, volante regulable y el haz luminoso regulable desde el interior.

Para ser un coche de 4,7 metros de longitud es criticable, hasta cierto punto por la especial filosofía del coupé, la habitabilidad trasera. El espacio para las piernas no es amplio y es poca la altura desde el asiento hasta el techo. Tampoco es buena la accesibilidad a las plazas traseras porque sólo se abate el respaldo de los asientos. El maletero, aunque no demasiado profundo, admite 400 litros de capacidad.

El motor atmosférico de seis cilin-

MEJOR EN AUTOPISTA
No son las carreteras de montaña el terreno ideal del Chrysler. Muy confortable de suspensión, va mucho mejor en una autovía.



dros destaca por su excelente capacidad de recuperación. Como es habitual en los motores americanos desarrolla poca potencia teniendo en cuenta la cilindrada. Para tres litros de cilindrada, una cifra de 136 caballos es poco menos que ilógica en los fabricantes europeos. El rendimiento es muy bueno en todo el margen de utilización normal, excepto por encima de las 5.000 revoluciones por minuto. En la práctica,

el LeBaron es un «tractor» que arranca en segunda sin tirones. En marchas largas, desde bajas vueltas, es una delicia comprobar cómo se recupera al pisar el acelerador. Es decir, en determinadas circuns-

NUEVO CITROËN AX ¡GENIAL!

Thalassa

más
ELEVALUNAS
ELECTRICO

más
CRISTALES
TINTADOS

más
CUENTA
REVOLUCIONES

más
CIERRE
CENTRALIZADO

más
¡GENIAL!

más...



SUPER EQUIPADO

Ahora el coche más genial, ¡Super Equipado! Llega el nuevo Citroën AX Thalassa en 3 y 5 puertas con un **super equipamiento de serie.**

Equipamiento de confort: volante deportivo de 3 brazos, cuentarevoluciones, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, asientos deportivos tipo GT con sujeción lateral, respaldo trasero fraccionado y abatible, puertas tapizadas en terciopelo, pintura metalizada, limpiacristales trasera, y pomo palanca de cambio tipo sport y fuelle en cuero, y más...

Equipamiento de seguridad: luz trasera antiniebla, retrovisores regulables desde el interior, protectores laterales cromados, cristales tintados, alarma sonora de olvido de luces encendidas, termómetro de agua, y más...

Modelos	Precio*
AX 1.1 TE 4v 3p	940.000
AX 1.1i Thalassa base 3p	1.090.000
AX 1.1i Thalassa 3p	1.168.000
AX Thalassa base Diesel 3p	1.256.000
AX Thalassa Diesel 3p	1.334.000

CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

Gama Citroën AX
desde

940.000 pesetas*

*Precio recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos sin stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.

CITROËN AX THALASSA ¡GENIAL!



JOYAS DE OTRA ÉPOCA
En esta edición del Auto Retro brillaba con luz propia la masiva presencia de los míticos Pegaso. Pero además había interesantes muestras de vehículos americanos del American Club Car de Cataluña o el magnífico Rolls Royce de Xavier Cugat que salió a subasta.



CITA NOSTALGICA

LOS amantes de los automóviles y motocicletas antiguas esperan cada edición de Auto Retro Barcelona con especial ansiedad. Esta es una de las pocas ocasiones en las que tienen oportunidad de encontrar aquella pieza que necesitan, aquel catálogo que ansían, o al menos, ver a amigos y compañeros que comparten una misma pasión.

Fermí Sulé, el hombre que mueve cielo y tierra para llevar adelante esta iniciativa, siempre va diciendo lo mismo: «Ésta va a ser la última edición», porque cada año se encuentra con la misma situación, 15 días antes de la inauguración no tiene patrocinadores y teme que su familia lo eche de casa por hipotecarse hasta las cejas por esta idea en la que él cree firmemen-

te. De todos modos, Sulé juega sobre seguro porque sabe que su familia no cumplirá la amenaza y serán los primeros que se pondrán a trabajar hombro con hombro a su lado. Además, siempre a última hora, consigue algunas ayudas que le permiten poner en pie su idea. Sin embargo, ahora la amenaza es más clara puesto que el magnífico Mercado del Borne que se

Una vez más, la décima, ha tenido lugar Auto Retro Barcelona. Como siempre en esta feria, lo antiguo es novedad, lo pasado vuelve a tener futuro. En esta ocasión el rey fue el Pegaso. 20 de los 86 que se construyeron se han reunido por vez primera.

presta a las mil maravillas a los propósitos de Sulé, con su arquitectura industrial catalana de principios de siglo, ha sido vendido. El año próximo será una dependencia más de la Universidad Pompeu Fabra y, desde ya, Fermín está buscando una nueva ubicación. Es por eso, por ese temor a que esta vez sea la definitiva y ya no tenga otra ocasión para hacerlo, que

Sulé ha querido dar la campanada. Y la ha dado, puesto que reunir 20 Pegaso Z-102, de los 86 que se construyeron, es algo que hace historia con mayúscula.

La sola presencia de estas joyas dejó un poco de lado el resto de lo exhibido y por ello, el Rolls Royce que fuera de Xavier Cugat, algunos modelos de automóviles históricos o la

1
AUTORETRO
BARCELONA



FUERA DE SERIE

ra, las posibilidades de adquirir objetos de interés eran ilimitadas. Haciendo un breve repaso, hay que resaltar la presencia de especialistas en vehículos como el conocidísimo Paco Pueche, los más recientes en este negocio como Auto Stories o Tresserras Classics, que presentaban piezas muy atractivas. En el campo del recambio era de destacar la aportación

PARA TODOS LOS GUSTOS
Entre lo más destacado figuraba un impresionante motor de Jaguar E del especialista inglés Cambridge Motorsport. También la magnífica réplica de Biscuter realizada por Romver.



conocidos como Collector o Libromotor, se unían nuevos comercios. Es de resaltar la aportación de Fernando Hoyos, el artista madrileño que para la ocasión ha realizado una soberbia litografía del Pegaso que batió en Jabbeke el récord del mundo de velocidad. No podían faltar los Clubs, como el Classic Motor Club del Bagés o los especializados en marcas o modelos

magnífica colección de motos de competición que presentaba el Real Moto Club de Cataluña, quedaban un tanto eclipsados.

Junto a todo esto, eran los stands de los comerciantes los que mayor atractivo tenían para los visitantes, puesto que desde vehículos completos, pasando por piezas especiales, libros, juguetes, obras de arte, etcéte-

de especialistas ingleses, como Cambridge Motorsport, que ofrecían piezas imposibles de encontrar en España e incluso vehículos completos o un motor de Jaguar E cuya potencia sobrepasa los 300 caballos. También hay que hablar del Romver, una réplica de excelente factura del mítico Biscuter. Numerosos han sido este año los libreros y así, a especialistas ya

determinados como son los de Jaguar, 600, MG, Mini, 4/4, Americanos, etc... Y, para completarlo todo, no se puede obviar la presencia de los puestos de recambios usados en los que, entre montones de chatarra de lujo, los aficionados siempre acababan encontrando la codiciada pieza para su coche o moto. ○

José Luis Aznar

P E G A S O , E L R E Y

«No sabe usted lo que esto significa para mí» le decía casi con las lágrimas en los ojos un viejecito a Fermí Sulé. «Yo había trabajado en la Pegaso y jamás pensé que podría volver a verlos, lo que ha hecho no tiene precio». Y es que realmente reunir 20 Z-102 no es algo que suceda todos los días. Ahí estaban las berlinetas Enasa, Touring, Saoutchick, los spiders, los cabriolets, etc... También se exhibía un chasis fabricado en la actualidad, siguiendo las pautas originales, un motor prototipo Z-104 y el de los compresores del Bisiluro que, como explicaba emocionado Manuel Serdá, enton-



ces Jefe de Experiencias, «sobrepasaba los 300 caballos cuando lo probábamos en el banco». Y no sólo había «hierros» con pedigrí, sino que también acudieron algunos de los personajes que ayudaron a escribir estas páginas de la historia. Además del citado Serdá, estaba también su segundo, José Mañas; Celso Fernández, piloto y autor del récord del mundo; los hijos de Wifredo Ricart, máximo responsable del proyecto Z-102; Julián Grimaú, entonces mecánico y hoy reputado especialista en estos motores. Y es que al célebre corcel alado, todavía le sobran fuerzas para volar y para hacer soñar a muchos.

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla: Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Protección de primera categoría en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido desarrollados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad. **FILTROS MANN S.A.** para aceite, aire y combustible. Calle Santa Fe, 474 • Teléfono 72 02 00 Apartado 5007 • Teletaxi 7207 16 Telegramas: Filtros Mann 50014 - ZARAGOZA (España)



Audi ASF POR NATURALEZA

La vida cotidiana está llena de aparatos fabricados en aluminio, sin embargo, su uso en el automóvil no ha sido todo lo extenso que cabía esperar. Audi apuesta por él y presenta su filosofía para el futuro.

LA EXTRUSIÓN en el aluminio permite crear perfiles complejos, como éste del parabrisas.



Las virtudes del aluminio son evidentes. En primer lugar, se trata del tercer elemento más abundante en la naturaleza por detrás del oxígeno y del silicio. Es el más abundante de los metales y sus características de resistencia y peso aportan muchísimas ventajas frente a los materiales tradicionales. A esto hay que añadir que su reciclaje es bastante sencillo y por ello resulta muy ecológico. Todas estas virtudes son conocidas hace

tiempo y por tanto todas las áreas industriales que emplean tecnologías avanzadas hacen un uso intensivo de este metal. La aeronáutica, donde el peso es un factor fundamental, y la electrónica, donde se requieren elementos de gran precisión y estabilidad, son dos ejemplos de vanguardia.

En el mundo del automóvil el uso del aluminio no es nuevo, ya que su aplicación se remonta a muchos años atrás, sin embargo, ha sido difícil la sustitución del acero. Fundamentalmente por las necesidades de desarrollar unas estructuras específicas. Se puede decir que la revolución del diseño por ordenador ha sido lo que ha permitido la entrada del aluminio en las estructuras fundamentales del automóvil. Otra duda que planeaba sobre la aplicación del aluminio en las grandes series, es su dificultad para ser reparado. Audi, que está implantando su uso a mayor escala, también ha pensado en esto y ha desarrollado todo un programa de formación sobre técnicas de reparación de carrocerías y estructuras en aluminio que ya está en marcha.

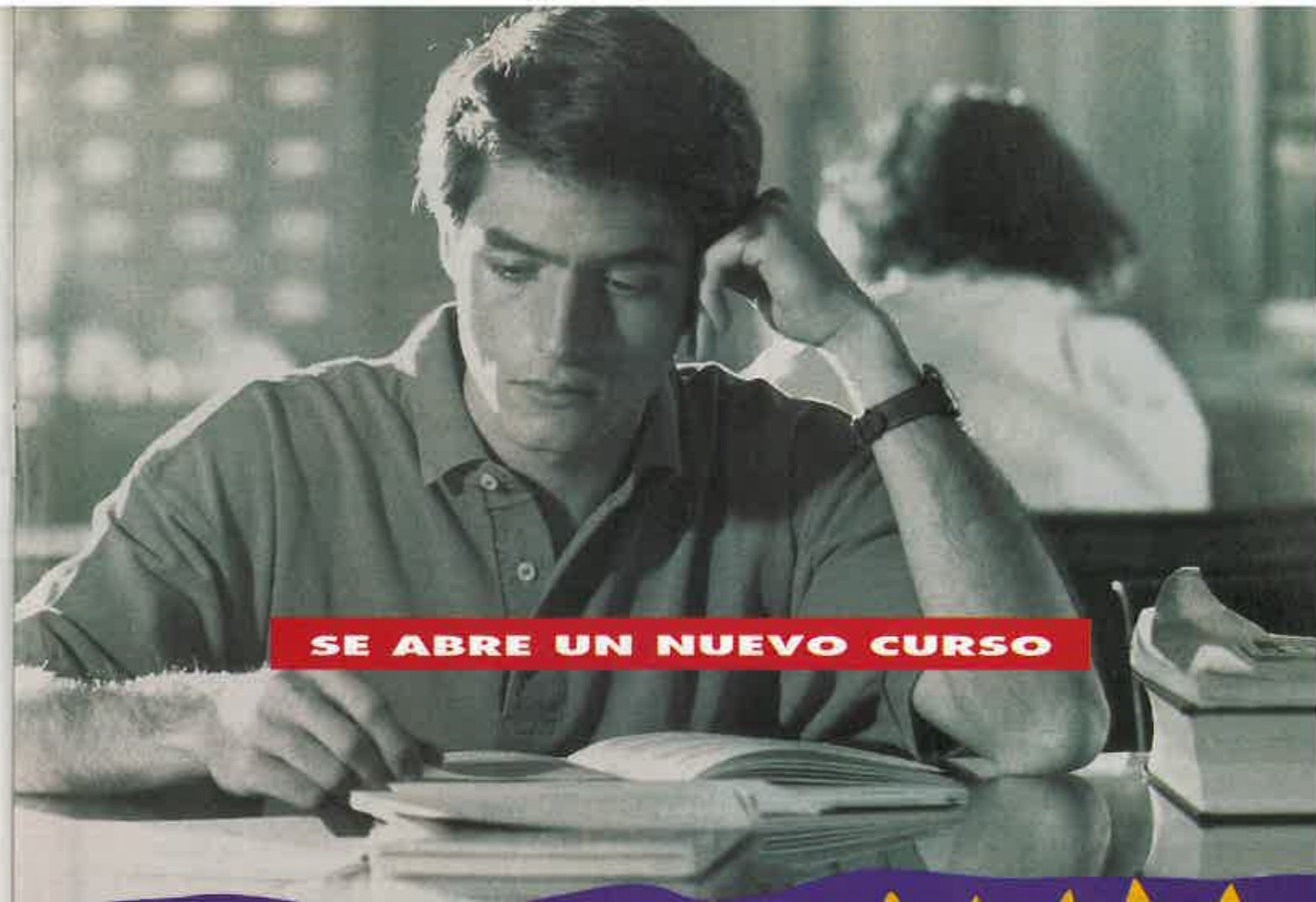
Lo más interesante de la aplicación de este metal en la estructura reside en su facilidad para la estampación y la extrusión. Sus características permiten fabricar perfiles cerrados muy complejos de gran resistencia y ligereza, sin tener que recurrir a largos cordones de soldadura por puntos tal y como viene

siendo habitual en las carrocerías de acero. La resistencia a la torsión es un 20 por ciento superior. La mecanización del aluminio es del orden de 40 veces más rápida. Para las uniones se pueden utilizar varias técnicas: soldadura, remachado, plegado y encolado. El primero, la soldadura, se realiza con técnicas M.I.G., es decir en atmósfera de gas inerte. Para el remachado se aplican técnicas que habitualmente se utilizan en la aeronáutica, mientras que el plegado aprovecha las excelentes cualidades mecánicas de las planchas de aluminio para conseguir unas uniones muy seguras. El encolado se realiza con resinas epoxy.

Las ventajas que representa en el campo específico del automóvil son muchas y variadas. De hecho, el proceso es irreversible y se puede asegurar que dentro de pocas décadas, todos los coches tendrán un elevado contenido en aluminio. Los estudios de Audi indican que por cada cien kilos de peso que se eliminan en un coche, se genera un ahorro de combustible de medio litro cada cien kilómetros. En esta primera fase de aplicación, la disminución de peso de un coche puede rondar entre el 20 y el 30 por ciento. La reducción de peso tiene también unos importantes efectos en la seguridad global. La resistencia de la estructura y la creación de elementos capaces de absorber la energía de una colisión se incrementan notablemente frente al acero. Al ser el coche más ligero, el comportamiento se beneficia y los frenos son más eficaces.

El primer Audi de serie con esta nueva filosofía será presentado en el próximo Salón de Ginebra. Queda todo un futuro por delante.

V.P.



SE ABRE UN NUEVO CURSO

AHORA NO SE TE PUEDEN CERRAR LAS PUERTAS



Ahora, más que nunca, las puertas del Central Hispano 20 están abiertas para tí. Con un **CREDITO ESTUDIANTE** que no sólo te adelanta el importe de tu matrícula en unas condiciones excepcionales, sino que además te ayuda en la compra de libros y gastos de estudios.

Y además, con un montón de productos a tu medida: **CREDITO PERSONAL 20, CREDITO BECA 20, CUENTA 20...** Todo esto y mucho más lo tienes en el Banco de los jóvenes. Estamos abiertos hasta las 19.00 horas. Este es tu Banco. Ven con tu gente.



**HASTA EL 30
DE NOVIEMBRE
LA AGENDA
UNIVERSITARIA
DE REGALO
AL ABRIR
UNA CUENTA.**

 **Central Hispano 20**
EL UNICO BANCO EXCLUSIVO PARA JOVENES

Millonarios de las carreras

LA VELOCIDAD DEL DINERO

Los magnates de la velocidad del Reino Unido tienen bien cubiertas las espaldas. Según un informe aparecido en la prensa inglesa recientemente, la fortuna de los artifices británicos del Grand Prix se cuenta en miles de millones, sin contar, por supuesto, los bienes materiales o inversiones diversas.

TAN vieja como el hombre es la posibilidad de enriquecerse donde otros encuentran su total ruina. La época de los mecenas de la Fórmula 1, en la que un romántico aristócrata dilapidaba su fortuna a cambio de bautizar una escudería con su nombre y pasear por entre los «boxes» el escudo de su familia, bordado en oro y seda en la pechera del blazer, ha pasado a la historia. Aquel sacrificio de ilu-

sión y dólares forma parte de un libro cuyo epílogo lo escribió Lord Hesketh.

Ahora, en el Gran Circo de la Fórmula 1 todos saben el valor del sacrificio, del riesgo, y nadie regala parte de su vida a cambio de la gloria más efímera. Todos, constructores, pilotos, organizadores y patrocinadores, conocen el alcance del mensaje publicitario, el valor de un segundo en las pantallas de la televisión de medio mundo y, por lo tanto, como dice el refrán, «el que no corre, vuela». El gran inventor de la fórmula mágica, el rey Midas que

ha sabido convertir un parche de tela del mono de un piloto, en algo tan valioso como un metro cuadrado de terreno en la Quinta Avenida de Nueva York, ahora figura en el puesto 291 entre los 500 hombres más ricos de Gran Bretaña. Mide escasamente un metro sesenta, tiene el don de escuchar a todos y su nombre es Bernie Ecclestone.

Hace tan sólo 30 años era un vendedor de coches usados; en la actualidad es el todopoderoso del Gran Circo y, en el último «sondeo», se ha estimado que en su cuenta corriente, al margen de sus múltiples negocios, hay la modesta cifra de 8.200 millones de pesetas. Al situarse a este nivel, Ecclestone encabeza la lista de los británicos más adinerados de la F-1.

Sin embargo, para nada es una sorpresa comprobar que en el «ranking» le sigue el «león británico», el idolatrado Nigel Mansell, con 37,5 millones de libras esterlinas, equivalentes a casi 8.000 millones de pesetas. De hecho, el haber ganado el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en 1992 le reportó la insignificante cifra de 2.000 millones de pesetas.

Evidentemente, estas cantidades pueden estar acordes con el mercado económico del momento, pero en esta lista no faltan las sorpresas. Jackie Stewart, «el escocés volador», que dijo adiós a la F-1 en 1973, cuando los «sueños» eran realmente sueños, en la actualidad

ECCLESTONE
8.350
MILLONES



cuenta con una fortuna de 6.500 millones de pesetas, sin contar sus múltiples participaciones en diferentes sociedades.

En algunos casos se descubre que una quiebra puede ser algo grave, pero no trágico. Buena prueba de ello es que Tom Walkinshaw, ex propietario de «Tom Walkinshaw Racing» (que quebró y pasó a manos de Benetton), tiene una cuenta corriente en la que descansan y rentan 6.000 millones de pesetas.

Al final de la lista, aparecen los «pobres», que así son por haberlo dedicado todo a la gloria en virtud de la F-1.

Frank Williams, alma y cerebro de la «Williams Engineering LTD», es sin dudas un *self made man* que, según cuenta su mujer en la autobiografía, a finales de 1984 padecía un mal momento económico que, de haberse prolongado, ahora no le

permitiría desplazarse a los circuitos por no poder tener un avión privado. Su poder económico actual está estimado en unos 27 millones de libras, unos 5.400 millones de pesetas.

Y con un millón de libras esterlinas menos aparece Ron Dennis, propietario del 40 por ciento de la McLaren International, ex mecánico y director deportivo de la escudería que lleva el mismo nombre. En el «patio» de la F-1 se le llama «el hombre de aluminio» por su frialdad, pero lo que no está claro es si Dennis es mejor hombre de negocios o director deportivo.

En el puesto número siete de esta lista, que se ubica alrededor del segundo tercio de los 500 hombres más ricos de Inglaterra, figura el inolvidable Keith Duckworth, artífice junto a Mike Costin de la Cosworth y, en consecuencia, del mítico motor bautizado con la combinación de

los dos apellidos. Allí por el año 80, Duckworth perdió la mayoría de las acciones de la Cosworth y, poco más tarde, abandonó la aventura de los motores de F-1 para convertirse en un plácido Sir de la campaña inglesa con palacio victoriano incluido. Tan mal le han ido las cosas en estos diez años que ahora es propietario de casi 5.000 millones de pesetas, sin contar algunas «chupuzas» que tiene por ahí. Evidentemente, haber diseñado uno de los mejores motores de la historia de la F-1 no le ha dado sólo quebraderos de cabeza.

Sin lugar a dudas, la velocidad y la «pastizarrá» andan juntas por las sendas de la F-1 y, a juzgar por estos datos, no gana más el que más corre durante el campeonato, ni el que más arriesga, sino el que sabe coordinar y entender debidamente el reparto de las limosnas. ○

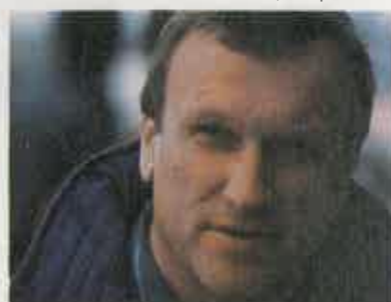
Gigi Corbetta



MANSELL
7.500
MILLONES



STEWART
6.550
MILLONES



WALKINSHAW
6.000
MILLONES



WILLIAMS
5.300
MILLONES



DENNIS
5.100
MILLONES



DUCKWORTH
4.850
MILLONES



*Centro Internacional
de Conducción Segura*

EVITAR RIESGOS

Formar conductores más seguros es el objetivo de las escuelas para perfeccionar la conducción. El Centro Internacional de Conducción Segura en la localidad italiana de Varano es uno de los más acreditados del mundo. Sus alumnos se enfrentan, durante tres días, a las situaciones más delicadas.

Manuel Madrid
Enviado especial

DOMINAR el coche en las situaciones más adversas no está al alcance de cualquiera. El mal estado de las carreteras, las condiciones climatológicas o situaciones de emergencia ponen a prueba la pericia y los reflejos del conductor más avisado. Por eso, cualquier curso de perfeccionamiento que se realice puede representar un auténtico seguro de vida.

En España ya existen escuelas para perfeccionar el modo de conducción, aunque aún no existe una clara concienciación entre los conductores. Pero en el resto de Europa desde hace unos años proliferan este tipo de centros. Motor 16, ha tenido la ocasión de asistir a uno de los cursos de conducción que imparte el «Centro Internacional de Conducción Segura» en sus instalaciones del circuito de Varano, a 25 kilómetros de Parma. Una escuela considerada entre las mejores de Europa.



EJERCICIOS PARA TODOS LOS GUSTOS

A lo largo de los tres días que dura el curso, los alumnos realizan un buen número de ejercicios. Uno de los más difíciles y didácticos es el del uso del «skid car» (arriba a la derecha), que simula las condiciones más extremas de adherencia. La guinda del curso la ponen los giros al circuito de Varano con los Alfa Romeo SZ.



CONSEJOS DE EXPERTO
Las clases teóricas son breves pero muy ilustrativas. Las imparte Andrea de Adamich (derecha) un famoso piloto de F-1 en los años 70.



ACROBACIAS AL VOLANTE
Cada ejercicio tiene una dificultad especial. Para poder realizarlo bien hay que tener una gran sensibilidad con el volante y el acelerador.

No es para menos, tanto por la calidad de sus monitores, como por la de sus instalaciones y vehículos, que la colocan en un nivel muy alto. Los instructores, 25 en total, dirigidos por Andrea de Adamich, un piloto de Fórmula 1 y Sport Prototipos famoso a finales de los años 60 y primera mitad de los 70, son todos pilotos o ex pilotos de máximo nivel, contándose entre ellos nombres como Nicola Larini, Gabriele Tarquini, Antonio Tamburini o Alex Fiorio. Los coches que utilizan son todos Alfa Romeo, marca automovilística que patrocina la escuela poniendo a su disposición más de 40 vehículos de sus más recientes modelos. Las prácticas con vehículos de tracción trasera se efectúan con los 75 3.0 V-6 y con los espectaculares SZ, modelo del que tienen ocho unidades. Para los ejercicios en los que es necesario utilizar la tracción delantera,

disponen de unidades del 155 V-6 y del 164 3.0. Recientemente, para hacer más completos los cursos, han incorporado unidades del 155 Q4 con tracción total.

El Centro Internacional de Conducción Segura, imparte unos 40 cursos al año, a los que asisten más de mil alumnos. Tienen, por lo general, una duración de tres días y cuestan alrededor de 250.000 pesetas. Cada coche dispone de equipo de vídeo. A cada alumno, antes de iniciar el curso, se le hace entrega de un videocasete, que insertará en el equipo del coche en cada ejercicio, de forma que más tarde pueda ver su prueba para corregir errores. Otra particularidad es que cuenta con el patrocinio de una compañía de seguros y los alumnos que pasan el curso con buena calificación, se ven beneficiados con una importante reducción en la póliza de su automó-

vil al considerárseles más capacitados y por lo tanto más seguros.

Al llegar al circuito de Varano, los alumnos pasan una prueba para que los monitores comprueben su nivel de conducción. Consiste en dar unas vueltas al circuito, acompañados de un instructor que no les dará indicaciones. Es la primera toma de contacto. Luego empieza el trabajo.

Las actividades de cada día se inician con una breve clase teórica sobre los ejercicios a realizar. El resto del día se emplea de forma intensiva al volante de los coches.

El primer ejercicio, y fundamental para todo el curso, es la posición de conducción y de las manos al volante, así como el movimiento de éstas



en todo tipo de curvas. Más tarde, en pistas especialmente preparadas, y con suelo deslizante, se suceden todo tipo de situaciones de emergencia, en las que para salir airoso es necesario conocer las reacciones del coche. Un apartado muy importante del curso, es conocer en todo momento el traslado de pesos en el coche, tanto longitudinales como transversales, algo vital para tener un mejor control del vehículo y saber de antemano cómo va a reaccionar en cada situación.

Al acabar el curso casi se puede garantizar que todos los conductores participantes estarán preparados para salir de cualquier trance sin dificultad. Además, en la pista de Varano, se aprende a trazar todo tipo de curvas, en una representación a escala de lo que un conductor puede encontrarse en cualquier carretera del mundo. ○

SI CREEMOS QUE ALGUNO DE NUESTROS COCHES DE OCASION GARANTIZADOS ESCONDE ALGUNA SORPRESA, PREFERIMOS NO VENDERLO.



En SEAT VEHICULOS OCASION creemos en los coches que vendemos. Antes los hemos revisado de arriba a abajo para que no te encuentres con sorpresas. Por esto podemos ofrecer:

- ✓ **HASTA 2 AÑOS DE GARANTIA**
- ✓ **COBERTURA EN TODO EL CONTINENTE EUROPEO**
- ✓ **ASISTENCIA 24 HORAS**
- ✓ **VEHICULOS CON MENOS DE 1 AÑO**

Si estás buscando la mejor oportunidad, ven a SEAT VEHICULOS OCASION.

Coches sin sorpresas



Ferrari 348 Challenge

LA GRAN FIESTA ROJA

En el circuito del Mugello el campeonato monomarca 348 Challenge ha concluido con una incomparable fiesta. Ferrari de época, modelos actuales y un sinfín de F10 rindieron tributo al Cavallino.

Gigi Corbetta

Enviado especial



EN esta ocasión, el silencio del apacible Mugello no fue violentado por el estridente sonido de los F-1 de Maranello, velados por el secreto. Las puertas del circuito se abrieron a la curiosidad de los «tifosi». El precio de la entrada era la devoción por el mito Ferrari, que en virtud de sí mismo, quiso aprovechar la final de la 348 Challenge para hacer la gran fiesta roja en honor de un solo dios:

«il Cavallino». Cincuenta Ferrari 348 en versión Challenge, llegaron a Mugello para la gran final del campeonato, en el que participaban los finalistas italianos y europeos. Al mismo tiempo, infinidad de Ferrari de todas clases llegaron en peregrinación a las faldas de los Apeninos, para formar el marco de la gran fiesta en la que se concentraron más de 250 coches que convirtieron el Mugello en un mar rojo de un valor estimado en unos 5.000 millones de pesetas, sin calcular el precio de unidades tan apreciadas y valiosas como el 350 México, el 250 GT-Tour



AL LÍMITE

En la gran final, el nivel de los pilotos era de todo respeto y los 348 Challenge llegaban al límite de sus posibilidades. En la disputa, los pilotos centroeuropeos tuvieron la mejor parte.





AMOR POR LA MARCA
Al margen de la ansiedad por alcanzar el triunfo en la 348 Challenge, la devoción fetichista por los Ferrari estaba siempre presente.

de France, o el inconfundible 250 Mille Miglia. Todos ellos sumaban la modesta cifra de 10.000 caballos de potencia.

Al fin y al cabo, con la 348 Challenge se ha logrado acercar a las pistas a los clientes habituales de Maranello y permitirles vivir las sensaciones más auténticas de la competición. Todo propietario de un 348 GTB, con un desembolso adicional razonable, ha podido medir sus dotes de piloto en un campeonato monomarca de elevado nivel y cargado con todos los requisitos indispensa-

bles para ser contemplado con todo respeto. Por esta razón y otras, en Europa 60 afortunados propietarios de 348 GTB se han convertido en pilotos sobre los trazados de diez circuitos. Desde Monza, primera cita del Challenge, pasando por Vallelunga, Misano, Imola, Magny Cours, Spa, Zeltweg, Zandvoort y Nurburgring, han formado el abanico de los campos de batalla para terminar en la gran final en el Mugello, el circuito del Cavallino que ha visto al austriaco Karl Baron en lo más alto del podio.

Una vez más, se ha podido comprobar que a la llamada del mito ningún «tifoso» falla. De hecho, el circuito estaba a rebosar a pesar de las inclemencias del tiempo y por entre los «boxes» se vivía el verdadero ambiente de las carreras de antaño, cuando todo existía en función únicamente del amor por las carreras y la fidelidad a una marca.. También era frecuente ver un influyente hombre de negocios pringado de grasa hasta las cejas en su faceta casual de mecánico, mientras, su bella esposa le contemplaba y cui-

daba un cachorro de perro que no entendía bien de qué iba la película; todo ello, en función de vivir el gran día de Ferrari.

Tras cuatro sesiones de entrenamientos que tuvieron lugar el sábado, se dio paso a dos tandas de clasificación, que a su vez, sirvieron para la eliminatoria cara a las dos finales. Luchas sin contemplaciones, trompos, salidas de pista y errores cometidos en el último momento, cargaron de emoción al fanático público que se mostró más sensibilizado que en un verdadero Gran Premio. Junto a esto, los participantes veían reforzado su plantel técnico con la ayuda de Ferrari, que puso a disposición de los participantes un servicio técnico considerable, y en especial, todos contaban con el apoyo de Pirelli, *partenaire* de Ferrari en esta aventura, que ha logrado unos neumáticos competitivos con un elevado rendimiento lateral y al mismo tiempo, aptos para optimizar la complicada relación entre las masas no suspendidas que afectan a estos coches de calle, transformados en protagonistas de carreras muy entretenidas.

Si por una parte la lucha final entre Karl Baron, Bernd Hahne y Roberto Ragazzi marcó un hito en esta clase de competiciones, no fue menos gratificante presenciar a los 250 Ferrari ahí presentes, mientras rodaban en el Mugello. Un F40 Le Mans creaba espectáculo junto a un 195 Inter, mientras, el 250 GT-TDF media sus fuerzas con el 250 LM y los múltiples Testarossa intentaban seguir al único 512 BB Sport Prototipo, con el inconfundible bramido de su motor «12 boxer».

Pero la fiesta roja ofreció todavía más. Al filo de las 3 de la tarde del domingo, Jean Alesi y Gerhard Berger salieron a la pista a los mandos de los F 93 A/ F1; el regalo al público duró sólo tres vueltas y finalizó con una serie combinada de trompos como regalo a los más de 7.000 espectadores que desde las 9 de la mañana aguantaban impasibles en las gradas.

A raíz de este éxito, la aventura 348 Challenge ha adquirido una nueva dimensión, razón por la cual, en 1994, Ferrari y Pirelli organizarán el campeonato 348 Challenge en Estados Unidos, que se disputara a lo largo de cinco carreras en dife-

DEPORTE



GLORIAS Y SÓLO GLORIAS

Una de las ocho unidades del F40 Le Mans existentes en el mundo, fue admirada por todos en el Mugello y su exhibición en pista magnetizó a los «tifosi». Durante unas cuantas vueltas el 512 BB Sport Prototipo volvió a recordar tiempos pasados aunque no fueran gloriosos.



rentes estados, que darán lugar a la gran final en el Mugello, circuito en el que los mejores pilotos del Nuevo y del Viejo continente medirán sus fuerzas hasta decidir cual de ellos es el campeón intercontinental 348 Challenge.

A la vista de los resultados, se ha descubierto que frente a la actual crisis económica mundial, una iniciativa como la 348 Challenge, emprendida con decisión por Ferrari y Pirelli, ha resultado ser una alternativa muy válida que ha hecho regresar a las pistas a los clientes de la

fábrica de Maranello. Tanto es así, que se han formado escuderías exclusivas para participar en este certamen, se ha creado espectáculo y actividad deportiva internacional. Pilotos de antaño rivalizan con jóvenes ambiciosos; todos ellos tan ilusionados que cinco horas después de acabar la carrera, siguen con su mono puesto mientras conversan con los amigos de regreso al hotel. El Cavallino es el mito, y la ilusión del hombre es lo más apreciable. ○





TRIUNFO DE PALAU
Carlos Palau consiguió una importante victoria en Albacete. Jesús Pareja que realizó una magnífica labor de equipo, flanqueó a su compañero en el podio.



DEPORTE

C.E.T.-Albacete

UNA LUCHA A TRES BANDAS

El título del Campeonato de España de Turismos es cosa de tres. La carrera de Albacete ha definido quiénes serán los pilotos que lucharán por él. Una pelea reducida a tres hombres: Luis Pérez Sala, Antonio Albacete y Carlos Palau.

Manuel Madrid
Enviado especial

EN Albacete acabaron los experimentos. Ya no habrá más riesgos, y los pilotos, los tres que todavía se disputan el Campeonato de España de Turismos, irán ahora con la mirada más puesta en la clasi-

ficación definitiva del campeonato que en correr riesgos innecesarios. Asegurarán, en definitiva.

Eso sí, en Albacete aún hubo lucha sin cuartel por hacerse con un buen puñado de puntos. Y la lucha comenzó ya en los entrenamientos, donde, sorprendentemente, la «pole position» fue para el francés Alain Ferté a los

mandos de uno de los BMW M-3 del equipo Santa Lucía, imponiéndose al piloto de Ford, Carlos Palau por tan sólo tres milésimas. A continuación se encontraba un «grupito» encabezado por Jesús Pareja y su Ford Escort Cosworth, a muy poca distancia de la cabeza de la parrilla.

En la carrera el gran dominador fue Carlos Palau a los mandos del Escort Cosworth, quien desde el inicio hasta el final rodó en solitario. Únicamente en la última vuelta se vio acosado por el Nissan Skyline de Luis Pérez Sala. La segunda posición de éste fue fruto

de una muy estudiada táctica de todo su equipo. El jueves previo a la carrera, el equipo Nissan-Repsol, realizó un ensayo completo de carrera en el que comprobó que sus neumáticos Dunlop no iban a aguantar toda la prueba, por lo que decidieron hacer la primera mitad en plan conservador para atacar en las últimas vueltas. El plan le salió bien al ex piloto de Fórmula 1 ya que todos sus rivales acabaron con los neumáticos al límite, lo que casi da la victoria a Pérez Sala. El tercer escalón del podio fue para Jesús Pareja, que tras ocupar durante casi to-

da la carrera el segundo puesto no pudo aguantar el intenso acoso del piloto de Nissan en las últimas vueltas.

Entre los destacados se situó Álvaro de Arenzana, que con un BMW 320is fue el triunfador de la División II, consiguiendo unas magníficas prestaciones en su vehículo, que le permitieron luchar, sin ningún complejo, con los coches de la División I.

Y en cuanto a coches, sobresalió el comportamiento de los Alfa Romeo 155 Q4, con uno de los cuales Adrián Campos logró la quinta posición final. También merece reseña especial la

carrera de Balba González Camino que a los mandos de un Opel Calibra realizó una carrera impecable y siempre al ataque, dando muestras de un elevadísimo nivel de pilotaje.

En el lado de los perdedores, los que defraudaron fueron los BMW M-3. Ferté tras ser el más rápido en entrenamientos finalizó cuarto. El siguiente BMW fue Villaceros en octava posición. Más atrás, décimo, finalizó Antonio Albacete, uno de los favoritos del año. Según la opinión de los pilotos de los BMW M-3, la causa no es otra que el excesivo peso de sus montu-

INTELIGENCIA AL PODER
Luis Pérez Sala, con una carrera perfectamente planteada, en la que conservó al máximo los neumáticos, consiguió una magnífica actuación. Esperó a que Ferté se quedase sin gomas para adelantarlo.



BUENA CARRERA
Álvaro de Arezana (número 15) realizó una carrera magnífica. Los Alfa Romeo poco a poco mejoran sus actuaciones.

ras, que degrada rápidamente los neumáticos. Tras la prueba manchega, la lucha por el título se reduce a tres pilotos: Pérez Sala, Palau y Albacete. Cada una de las tres carreras que restan para que finalice el campeonato serán decisivas para ellos. Sala que es el que tiene más puntos, tiene que luchar por la victoria, ya que a partir de ahora tendrá que descontarse resultados. Tanto Albacete como Palau, con menos resultados en sus casilleros, tienen la posibilidad de sumar más

puntos, con lo que la recta final del CET se presenta muy interesante y no apta para cardíacos. En la División II, Josep Arqué con el Opel Calibra oficial es el máximo favorito para imponerse en el campeonato. Matemáticamente, aún le pueden aguar la fiesta Isidoro Bajo y Álvaro de Arezana con sendos BMW 320is y Manuel Ayuso con un Renault Clio 16V.

Como complemento a la carrera del CET, se disputaron en Albacete pruebas de distintas Copas monomarca. El fuego lo abrió el Trofeo RC 60 con

un mano a mano entre Javier Juncadella y Carlos Villarrubí, que finalizaron la carrera en este orden. Tercero fue Luis Rosal. En la Fórmula Ford, el triunfo fue para Pedro Jorgensen, que dominó de forma aplastante. Segundo terminó Javier Morcillo y tercero Manuel Rosado. En la Copa Porsche 968 CS, el triunfador fue Emilio de Villota, que logró una cómoda victoria. El punto de mayor interés de la carrera estuvo en la lucha por la segunda posición entre Balba González Camino y Juan Ridruejo. Finalmente, Balba autora el



QUIEN TUVO...
Emilio de Villota no tuvo problemas para imponerse con autoridad en la Copa Porsche 968 CS. Invitado por la marca alemana Francisco Fernández Ochoa se puso al volante de unos de estos deportivos. Al final terminó encantado y le pareció una experiencia muy interesante.



CLASIFICACIONES

1º Carlos Palau (Ford Escort Cosworth), 29.42.346; **2º Luis Pérez Sala** (Nissan Skyline), 29.42.849; **3º Jesús Pareja** (Ford Escort Cosworth), 29.45.401; **4º Alain Ferté** (BMW M-3), 29.49.822; **5º Adrián Campos** (Alfa Romeo 155 Q4), 29.52.207; **6º Álvaro de Arezana** (BMW 320is), 29.52.756, 1ª División II; **7º Balba González Camino** (Opel Calibra), 29.52.851, 2ª División II; **8º Juan Ignacio Villaceros** (BMW M-3), 29.52.981; **9º Luis Villamil** (Alfa Romeo 155 Q4), 30.05.855; **10º Antonio Albacete** (BMW M-3), 30.06.800.

ASÍ VA EL CAMPEONATO

1º Luis Pérez Sala, 118 puntos. **2º Antonio Albacete**, 85 puntos. **3º Carlos Palau**, 80 puntos. **4º Josep Bassas**, 52 puntos. **5º Alain Ferté**, 48 puntos. **6º Juan Ignacio Villaceros**, 41 puntos. **7º Rafael Barrios**, 38 puntos. **8º Jesús Pareja**, 36 puntos. **9º Luis López de la Cámara**, 26 puntos. **10º Luis Villamil, Adrián Campos**, 21 puntos.

TROFEO RC 60

1º Javier Juncadella, 21.27.144; **2º Carlos Villarrubí**, 21.28.217; **3º Luis Rosal**, 21.43.657; **4º Lorenzo Rosal**, 22.24.169; **5º Joaquín Canals**, a tres vueltas.

FÓRMULA FORD

1º Pedro Jorgensen (Van Diemen 91), 26.32.343; **2º Javier Morcillo** (Van Diemen 90), 26.43.443; **3º Manuel Rosado** (Swift 91), 26.58.890; **4º Carlos Sedano** (Van Diemen 89), 27.20.170; **5º R. Cabarrocas Cueva** (Van Diemen 89), 27.00.454.

COPA PORSCHE 968 CS

1º Emilio de Villota, 27.31.240; **2º Balba González Camino**, 27.42.126; **3º Juan Ridruejo**, 28.10.722; **4º Juan José Rincón**, 28.17.243; **5º Santiago Martín Cantero**, 28.17.628.

FÓRMULA FIAT UNO

1º Alberto Hevia, 18.57.324; **2º Jorge Nogués**, 19.03.563; **3º Sylvain Boeffard**, 19.04.335; **4º José Antonio Páez**, 19.04.830; **5º Manuel Iglesias**, 19.05.002.

SÓLIDOS TRIUNFADORES
Tanto Alberto Hevia (arriba) que ganó sin oposición la Fórmula Fiat Uno, como Pedro Jorgensen, que hizo lo mismo en la Fórmula Ford, se mostraron superiores a sus rivales.



día anterior del mejor tiempo de los entrenamientos se alzó con el segundo puesto del podio. A los mandos del Porsche propiedad de la marca estuvo Francisco Fernández Ochoa, medallista olímpico en Sapporo en 1972, que demostró unas buenas cualidades al volante. Por lo que respecta a la Fórmula Fiat Uno, el vencedor fue Alberto Hevia, que dominó de principio a fin. Estuvo muy interesante la lucha por el segundo puesto que fue para Jorge Nogués, por delante de Sylvain Boeffard. ○



EL TÍTULO EN SUS MANOS
Enrique Burrull y Juan Martín se hicieron con el triunfo. Las dos retiradas de Guillermo Barreras permitieron al segundo Citroën AX oficial lograr el campeonato.

Campeonato de España de Rallyes de Tierra **LUGO** **VOLVIO A DECIDIR**

Como el pasado año, la doble cita lucense ha sido decisiva para la consecución del título. Tras sus dos victorias en tierras gallegas, Enrique Burrull es el Campeón de España de esta decimoprimer edición.

Enviada especial
M^º Jesús Beneit

OTRA vez Lugo ha sido escenario de dos rallyes de tierra consecutivos y también, como ya ocurrió en la edición del pasado

año la cita ha sido decisiva antes de que el campeonato llegue a la última prueba, que se celebrará en Madrid el próximo 13 de noviembre. Las victorias del sábado y domingo que se adjudicó, con todo merecimiento, Enrique Burrull con uno de

los Citroën AX 4x4 oficiales, lo convierten en indiscutible vencedor del Campeonato de España de Rallyes de Tierra 1993. Así mismo su inseparable compañero Juan Martín se adjudicó el trofeo destinado a los copilotos.



UN PRIVADO EN LA TIERRA
También a Claudio Aldecoa le favoreció la mala suerte de Barreras. Si sigue la racha, el piloto del Sierra Cosworth puede hacerse con el subcampeonato.

Frente al triunfo de Burrull, la decepción en tierras gallegas llegaba para el otro equipo oficial Citroën. Guillermo Barreras y Ramón Mínguez, los grandes favoritos al inicio de la temporada, no lograban acabar ni el sábado ni el domingo, abandonos que, además de dejarlos sin posibilidad de optar al título, hacen peligrar la posibilidad de alzarse con el subcampeonato. En el rally madrileño tendrán que luchar para imponerse a un regular Claudio Aldecoa que, con su Ford Sierra Cosworth, de momento ocupa la segunda plaza en la clasificación provisional del certamen. Barreras necesita la victoria en Madrid para, siempre que Aldecoa no sea segundo, los dos Citroën oficiales logren campeonato y subcampeonato.

CARA Y CRUZ
Con el Golf Rallye, Alfredo Luzurlaga subió al tercer escalón del podio el sábado. El domingo una avería mecánica lo dejó fuera de carrera.



TODO UN CABALLERO
José Alonso, que se impuso entre los Citroën, no tuvo ningún reparo en prestar a su máximo rival, Riberaigua, una ayuda imprescindible para reparar el coche.



BADÍA TRANQUILO
Con el triunfo en la Copa Marbella asegurado, Josep Badía, en la foto, dejó las victorias a Luz y Muñoz.



También en Lugo se proclamó otro flamante campeón, un campeón que ni tendrá premio federativo ni título oficial, aunque Jordi Torra haya sido el más regular y rápido en la categoría de dos ruedas motrices. La culpa de esta falta de oficialidad la tienen 50.000 pesetas; las famosas 50.000 pesetas que la Federación exige que abonen los participantes para puntuar en el Campeonato, un campeonato por el que el Race, como entidad organizadora, ya paga sus derechos. La iniciativa federativa no ha tenido ningún eco entre los habituales de los rallyes de tierra en los que la participación supera con creces la

cincuentena y de ellos tan sólo ocho han pagado los controvertidos derechos. La masiva negativa a pagar a la Fea, tomada a modo de protesta por la medida, va a dejar en esta edición desierto el título en la categoría de dos ruedas motrices, en la que, sin embargo, no ha faltado participación. También repercutirá en la clasificación final absoluta en la que, por habérselo ganado a pulso, deberían estar algunos pilotos que se quedarán fuera por no ser de los ocho que han abonado los derechos. Por eso puede que el próximo año los rallyes de tierra dejen de ser Campeonato de España ya que el Race se cuestiona gastar un dine-

ro para que sus carreras gocen de una categoría y este gasto no repercuta en los resultados deportivos.

LUGO PASO A PASO

Los caminos gallegos fueron testigos de la decepción de Guillermo Barreras que, si el domingo tenía que abandonar por culpa de una válvula del motor del AX, el sábado quedaba apeado por una salida sin consecuencias que se convirtió en grave al intentar volver a la pista y encontrarse de frente con otro participante. Así Burrull, con su «jefe de filas» apeado, podía apretar a fondo el acelerador y anotarse dos victo-



rias consecutivas por delante de Claudio Aldecoa, que poco podía hacer ante el empuje del piloto de Citroën y se tenía que conformar con dos segundas plazas.

Sin posibilidades de acercarse a los tiempos del Citroën y el Ford, otros hombres lucharon por la tercera posición, lucha que, con Piñón y Riberaigua fuera al principio de carrera, mantuvieron el sábado mano a mano el Golf Rallye de Alfredo Luzurlaga, que ganaba la partida, y el AX 4x4 de José Alonso. Mientras, Jordi Torra no entraba el sábado en esta lucha y se conformaba con la cuarta posición, asegurando, con el Golf GTi 1.6 valvulas, su victoria en dos

ruedas motrices, mientras su máximo rival en esta categoría, el otro Golf GTi que conduce Alsina, rompía un palier y se quedaba atascado en el primer tramo, impidiendo el paso del resto de los participantes.

Si en la primera carrera lucense Luzuriaga se hacía con la tercera plaza, el domingo se veía obligado a abandonar, al igual que Piñón que se salía de pista. También Riberaigua volvía a quedar fuera de carrera, y el AX de Alonso poco podía hacer ante el imparable empuje del rapidísimo Torra que, al igual que en Tarragona se hacía con el tercer escalón del podio por delante de Alonso, Alsina y el Peugeot 205 de Sen-

PASADOS POR AGUA
El domingo la carrera estuvo pasada por agua pero Antonio Zanini disfrutó de lo lindo conduciendo a placer el ZX que salió de coche cero.

ra que cerró el fin de semana con sendas sextas posiciones.

Los dos abandonos de Riberaigua le han puesto difícil hacerse con la Challenge Citroën que casi tenía en sus manos. En Madrid deberá luchar con Alonso, y si no acaba en la segunda posición, la Challenge sería para el efectivo y rápido Solé.

Entre los pequeños de la Copa Marbella, Josep Badía con el triunfo final en sus manos se contentaba con una tercera plaza el sábado, por detrás de Luz y Muñoz, y un cuarto puesto el domingo, en el que la victoria fue para Muñoz. ○

Fotos: José Manuel Alonso

CLASIFICACIONES

LUGO I

CAMPEÓN SIN TÍTULO
Por derecho propio, Jordi Torra es el campeón en la categoría de dos ruedas motrices pero el título quedará desierto por las polémicas 50.000 pesetas que exigía la federación.

1º Burrull-Martín (Citroën AX 4x4), 39 minutos, 21 segundos; **2º Aldecoa-Breda** (Ford Sierra Cosworth), a 22s; **3º Luzurlaga-Roca** (Volkswagen Golf Rallye), a 2m 40s; **4º y 1º Challenge Citroën Alonso-Rodríguez** (Citroën AX 4x4), a 2m 49s; **5º y 1º dos ruedas Torra-Romaní** (Volkswagen Golf GTi 16v), a 3m 05s; **23º y 1º Copa Marbella Luz-Estaper** a 7m 57s;

LUGO II

1º Burrull-Martín (Citroën AX 4x4), 50 minutos, 23 segundos; **2º Aldecoa-Breda** (Ford Sierra Cosworth), a 17s; **3º y 1º dos ruedas Torra-Romaní** (Volkswagen Golf GTi 16v), a 1m 48s; **4º y 1º Challenge Citroën Alonso-Rodríguez** (Citroën AX 4x4), a 2m 33s; **5º y 2º dos ruedas Alsina-Escamilla** (Volkswagen Golf GTi 16v), a 3m 52s; **18º y 1º Copa Marbella Muñoz-Andreu** a 10m 26s;

ASÍ VA EL CAMPEONATO PILOTOS (OFICIAL)

1º Enrique Burrull, 150 puntos; **2º Claudio Aldecoa**, 127 p. **3º Guillermo Barreras**, 96 p. **4º José Alonso**, 93 p. **5º Antonio Riberaigua**, 69 p.

MARCAS (OFICIAL)

1º Citroën, 445 puntos; **2º Seat**, 180 p. **3º Ford**, 164 p. **4º Peugeot**, 146 p. **5º Renault** 80 p. **6º Nissan**, 15 p.; **7º Opel**, 8 p.

VII CHALLENGE CITROËN

1º J. Alonso, 122 puntos; **2º C. Solé**, 99,6 p. **3º A. Riberaigua**, 93 p. **4º R. González**, 66 p. **5º J. Piñelro**, 64,4 p.

COPA MARBELLA

1º E. Badía, 73 puntos; **2º D. Muñoz**, 48 p. **3º J. Calvo**, 44 p. **4º J. M. San José**, 41 p. **5º F. Font**, 35 p.

Rallye de Sanremo

SAINZ
NO PUDO
CON LOS FORD

La victoria de Franco Cunico en el Rallye de Sanremo, con su Ford Escort RS Cosworth, ha puesto nuevamente en evidencia la falta de competitividad de Lancia y la impotencia de Carlos Sainz por lograr un triunfo con el que resarcirse en un año triste y amargo.

Esteban Delgado
Enviado especial

NO pudo ser. Carlos Sainz no levanta cabeza este año. En Italia, la patria de su montura estuvo cerca de la victoria. Pero este no es su año. Durante algo más de dos etapas, el piloto español ha visto, impotente, como una victoria servida en mano, tras el abandono de sus principales rivales, le era arrebatada por Franco Cunico. Un piloto italiano hasta ahora desconocido que, con el mejor vehículo



del momento para asfalto, se ha permitido el lujo, en condiciones concretas, de ser un segundo por kilómetro más rápido que todo un doble campeón del mundo.

Con la ausencia anunciada de Toyota, nueva Campeona del Mundo, sólo Ford y Lancia se aprestaban a luchar por la victoria en el Rallye de Sanremo, que por primera vez desde 1979 había abandonado las fascinantes tierras de la Toscana para volver a sus orígenes: una prueba desarrollada enteramente sobre asfalto. Tanto una como otra marca lo hacían además con notables refuerzos en sus escuadras oficiales.

En un terreno montañoso, castigado por la lluvia desde hacía dos semanas y con la niebla como aderezo, la primera posición ocupada por

la niebla, François Delecour no conseguía permanecer sobre la carretera, cayendo 50 metros más abajo y no pudiendo ser localizado por la organización, que tuvo que detener la prueba. En el mismo tramo, su compañero de equipo, Massimo Biasion, rompía un manguito de agua del radiador dañando la junta de culata de su vehículo, cuyo motor era extraído por los mecánicos en su asistencia y reparado a la desesperada en el suelo, quedando el piloto italiano fuera de carrera al exceder el tiempo máximo. Biasion era en ese momento líder de la prueba, tras salirse de la carretera Aghini con su Lancia y Liatti con su Subaru, quedando allí mismo el Rallye de Sanremo prácticamente sentenciado.

Era el momento de Sainz. Su suer-

ESPLÉNDIDO THIRY
Magnífica actuación del belga Bruno Thiry con su Opel Astra GSI, sexto absoluto.



el piloto francés François Delecour, con su Ford Escort Cosworth que llevaba 59 segundos de ventaja sobre su más inmediato seguidor tras apenas cinco tramos cronometrados, no constituyó ninguna sorpresa. Sí lo era la segunda posición de Piero Liatti, con su Subaru Legacy, seguido de Biasion (Ford), Aghini (Lancia), Snijers (Ford) y un desplazado Carlos Sainz, sexto, a 1 minuto, 58 segundos, con evidentes problemas de neumáticos sobre piso mojado.

Sin embargo, en el séptimo tramo, Costalunga, en la zona montañosa sobre Génova, sucedió de todo. El líder se confundía y tomaba una curva de derechas excesivamente desplazado por la parte izquierda de la calzada. En medio de

te parecía cambiar. El abandono del equipo de Boreham le dejaba el liderato. Impulsado por nuevos ánimos, el piloto de Lancia lograba aguantar a un Franco Cunico que veía que podía resolver de golpe otra temporada aciaga en el campeonato italiano. Pero la causa de los malos cronos del madrileño en los primeros tramos, que le habían llevado a 1 minuto y 58 segundos de Delecour en sólo cinco tramos, seguía presente.

Sainz veía cómo, en los dos últimos tramos de la primera etapa, Cunico, el piloto de Ford-Italia pasaba de tener una desventaja de 16 segundos a ser líder de la prueba, con 42 segundos de ventaja. Al día siguiente, con una climatología similar, Carlos Sainz se encontraba con



LUCHANDO BAJO LA LLUVIA
Con un calzado inadecuado en su Lancia HF Integrale, Carlos Sainz poco pudo hacer por ganar.

YO, TERCERO
La lucha más cerrada estuvo entre Patrick Snijers (Izquierda) y Alex Florio, hasta que éste rompió motor.

CLASIFICACIONES

1º **Cunco-Evangelisti** (Ford Escort RS Cosworth), 6 horas, 19 minutos, 40 segundos; 2º **Sainz-Moya** (Lancia HF Integrale), a 1m 38s; 3º **Snijers-Colebunders** (Ford Escort RS Cosworth), a 10m 28s; 4º **Pianezzola-Roggia** (Lancia HF Integrale), a 18m 23s; 5º **Liatti-Alessandrini** (Subaru Legacy 4wd Turbo), a 25m 07s; 6º **Thiry-Prevot** (Opel Astra GSI 16V), a 26m 47s; 7º **Travaglia-Mari** (Ford Escort RS Cosworth, 1º grupo N), a 38m 41s; 8º **Dallavilla-Fappani** (Ford Escort RS Cosworth, grupo N), a 38m 51s; 9º **Medeghini-Cecchini** (Peugeot 106 XSI), a 38m 58s; 10º **Lolx-Vranken** (Opel Astra GSI), a 45m 15s;

MUNDIAL DE MARCAS

1º **Toyota**, 151 puntos; 2º **Ford**, 145; 3º **Subaru**, 100; 4º **Lancia**, 84; 5º **Mitsubishi**, 69.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º **Juha Kankkunen**, 111 puntos; 2º **François Delecour**, 82; 3º **Didier Auriol** 71; 4º **Massimo Biasion**, 66; 5º **Carlos Sainz y Colin McRae**, 50; 7º **Ari Vatanen**, 30; 8º **Tommi Makinen y Kenneth Eriksson**, 26; 10º **Markku Alen**, 25.

COPA FIA GRUPO N

1º **Alessandro Fassina**, 43 puntos, 2º **Antonio Coutinho**, 28; 3º **Jarmo Kytölehto**, 23.

FÓRMULA 2 CONSTRUCTORES

1º **GM Europa**, 56 puntos; 2º **Skoda**, 43; 3º **Peugeot**, 32.

LÍDERES SUCESIVOS

TC 1-5, **Delecour**; TC 6, **Biasion**; TC 7-9, **Sainz**; TC 10-27, **Cunco**.

ABANDONOS

TC 1, **Longhi** (Lancia HF Integrale), accidente; TC 7, **François Delecour** (Ford Escort RS Cosworth), accidente. **Massimo Biasion** (Ford Escort RS Cosworth). **Andrea Aghini**, (Lancia HF Integrale), accidente. TC 9, **Dario Cerrato**, (Lancia HF Integrale), alternador; TC 17, **Alex Florio**, (Lancia HF Integrale), motor.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Cunco	9	8	3	2	3	1
Liatti	8	7	6	3	1	-
Delecour	5	-	-	-	-	-
Sainz	4	7	5	5	-	1
Snijers	2	5	5	6	2	4
Biasion	-	1	-	4	1	-
Aghini	-	-	1	1	1	1
Cerrato	-	-	1	1	1	1



DESASTRE FORD
Un despiste le costó a Delecour la victoria y la opción de luchar por el título, mientras que Biasion rompió el motor cuando era líder.

el hándicap de sus neumáticos, logrando sólo en tres ocasiones superar a Cunco, que volvía a Sanremo siempre en primera posición con 1 minuto y 48 segundos de ventaja, a pesar de tener problemas con la temperatura de aceite. Un margen, de cualquier forma, más que suficiente como para afrontar con tranquilidad la última etapa.

De esta manera, Franco Cunco, que sólo había ganado este año una

prueba del campeonato italiano, la Targa Florio, con su Ford Escort RS Cosworth, tras haber sido derrotado en diversas ocasiones durante la temporada por los Lancia HF Integrale de Piero Longhi, Dario Cerrato ó Gilberto Pianezzola, apenas podía creerse su suerte. Nacido en Vicenza, con 35 años recién cumplidos el día de la salida y piloto oficial de Ford Italia logró el campeonato italiano de Grupo N en 1988.

Franco Cunco había gozado de

distintas oportunidades en el Mundial, participando como piloto oficial de Ford en rallyes como el Tour de Corse, RAC de Inglaterra o 1000 Lagos sin excesiva fortuna, siendo ésta igualmente adversa en su propia tierra, al tener que conformarse con el subcampeonato de su país en las dos últimas temporadas. A su favor, Cunco sólo contaba con su conocimiento de los tramos, en su mayor parte disputados en el Rallye della Lanterna, y su Ford Escort RS Cosworth, cuyo motor preparado por Repetto en Italia proporciona un mejor rendimiento que los motores realizados en Boreham. Este mejor desarrollo del motor ha hecho que Massimo Biasion ya haya pedido motores italianos. El éxito de Ford lo completó el belga Patrick Snijers, que tras resolver un problema con el turbocompresor en la primera jornada ascendió hasta la tercera posición.

La ventaja del motor del Escort sobre el Lancia de Sainz se acentua

TRAMO A TRAMO

♦ AHORA FORD...

Cuando todo parecía indicar que Carlos Sainz iba a firmar con Subaru, vuelve a tomar forma la idea de un tercer Ford Escort oficial, el año que viene, para el piloto español. Se había incluso de la posibilidad de un patrocinio total del equipo por parte de Repsol, desplazando a Mobil, y de que el programa se declararía en función de los resultados de los pilotos en las tres primeras pruebas del campeonato. Continuará...

♦ UN JAPONÉS PARA TOYOTA

Yoshio Fujimoto, vencedor con su Mitsubishi Lancer de Grupo N en el Rallye de Nueva Zelanda de este año, será el tercer piloto del Toyota Team Europe en Portugal y Grecia la próxima temporada, tras superar una prueba en la que participaron 80 pilotos seleccionados por Roger Clark y Hannu Mikkola.

♦ EL JOLLY CLUB, SIN PROGRAMA

En la tradicional cena, Roberto Angiolini no pudo presentar ningún programa de la escudería milanesa en 1994. Todo parece indicar que Lancia será sustituida por Ford, contando con unidades suministradas por Ford Motorsport y material del Wilson Racing, para afrontar un programa en el campeonato italiano con el apoyo de Martini y Totip, incluyendo en el equipo pilotos como Franco Cunco y Piero Longhi.

DEPORTE



SORPRESA SUBARU
Sólo un descuido, cuando era segundó, le costó a Liatti una mejor clasificación con su Subaru Legacy oficial, logrando vencer todos los tramos en la última etapa.

ba más cuando se comprobaba cómo había evolucionado el coche italiano. Amortiguadores suecos, nuevas tomas de aire, un nuevo escape lateral que minimizaba la contrapresión del turbo, nuevos pistones y mapaturas en el motor, realizadas en conjunto por Abarth y Lamborghini, son los trabajos realizados sobre el Lancia HF Integrale. Con ellos se estimaba en 370 caballos la potencia del vehículo italiano.

El propio Carlos Sainz estaba satisfecho de un motor que «tiraba» en toda la gama de revoluciones del motor, sin sacrificar el par en beneficio de la potencia. Sin embargo, todo esa labor no sirve de nada si no se cuenta con los neumáticos adecuados. El Lancia HF Integrale es un coche sensible a los reglajes y a los neumáticos, algo que en el pasado se resolvió trabajando arduamente con Michelin, al considerar el

fabricante francés a la marca italiana como primer cliente. Hoy, en 1993, ni eso es así ni el «budget» del Jolly Club es el del recordado Lancia-Martini. Las cosas han cambiado mucho, y Lancia ya no tiene el predicamento de otras épocas.

El problema de los neumáticos quedó patente con la climatología. La gama de que dispuso Carlos Sainz en Sanremo sólo le permitió explotar casi a fondo las nuevas posibilidades del Lancia bajo la lluvia, permitiéndole cierta competitividad en seco pero ninguna con suelo húmedo. Y hasta en eso tuvo mala suerte Sainz. La mayoría de los tramos cronometrados se disputaron con estas características, no pudiendo hacer otra cosa el madrileño que echar mano de los Michelin T00 y aguantar, nunca mejor dicho, el temporal para acabar segundo en un difícil Rally Sanremo. ○



REPRESENTANTE

GAMMA CAR AUDIO, S.L.

Alcalá de Móstoles, 44 - 08025 Barcelona (SPAIN)
Tel: (93) 450 00 05 - Fax: (93) 450 02 55



DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (95) 4 42 37 07	FAX: (95) 4 42 10 03
BILBAO:	TELEFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (91) 6 56 24 53	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 59 56 82



XII Concentración BMW Por tierras del Cid

PERMITIDME, Don Rodrigo, que os cuente unos hechos que acontecieron estos días por vuestras tierras. Una mañana, aparecieron extrañas mesnadas, venidas de lejanas tierras por vosotros bien conocidas. Estos caballeros no portaban armas ni escuderos, pero, para vuestro asombro, sí hermosas damas a lomos de sus monturas, arreadas con grandes alforjas. Monturas harto distintas a vuestro fiel Babieca, pues no tenían vida, refulgían con metálicos brillos y con sólo dos patas cual piedras de molino.

Si esto os sorprende, teniais que haber visto sus avíos. Ni cotas, ni petos, ni yelmos, ni guanteletes eran de ninguna malla, ni hierro, ni bronce conocidos por vuestros herreros o armeros. Pero parecían ser mucho más resistentes e indiferentes al frío y a la herrumbre.

Esta excepcional hueste, en la que se llegaban a contar centenar y medio de corceles, llegó como por encanto a Vivar, donde nacisteis y vuestro padre Diego Laínez os hizo gran guerrero. Por sus enseñanzas y blasones, que portaban sin asta, se conocía su procedencia. Así, se les adivinaba de los reinos de Aragón, de Castilla, de Navarra, de Valencia, de Cataluña y de los reinos moros del sur.

Y en lo que todos coincidían, y no podía ser más que una fiel servidumbre a un gran señor de esta rara campaña, era en portar el escudo con las iniciales BMW, hermandad desconocida en vuestros tiempos pero que de seguro os hubiera agradado.

No montéis en cólera, pues aunque tomaron plazas fuertes, torres, iglesias, monasterios y castillos, lo hicieron de forma pacífica y respetuosa. No saquearon ni presentaron batalla y se conformaron con admirar los legados de vuestro tiempo, la variada tierra castellana y confortarse sabiamente con sus generosos productos. Nada tuvisteis entonces que temer, terror de la morisma, pues durante dos jornadas de enérgica cabalgada bajo el aguacero otoñal, pasaron por Burgos, Pozo de la Sal, Oña, Frías, Santa Gadea, donde Alfonso VI juró ante vos y otros once caballeros, San Pedro de Cardeña, Lerma, Covarrubias, Santo Domingo de Silos, Peñaranda, Aranda y, tal como habían llegado, se esfumaron en el horizonte entre el bronco relinchar de sus monturas.

Por lo tanto, Don Rodrigo, podeis proseguir tan merecido y noble descanso junto a Doña Jimena, vuestra señora e hija del Conde de Oviedo, y perdonar la historia que este humilde cronista se atrevió a sumar a vuestras gloriosas memorias de casi mil años.

Juan Luis Soto

A TODO GAS

BORRÓN Y CUENTA NUEVA

JORDI Gené ha puesto el punto y final a una temporada en el Campeonato Internacional de F-3000 en la que la suerte le ha vuelto la espalda. En esta última carrera del 93, celebrada en el circuito de Nogaro, las cosas no han cambiado para el piloto español. Tras unos entrenamientos poco afortunados, en los que ocupó el puesto 19, decidió cambiar totalmente los reglajes para carrera. Una operación que le salió bien, logrando el segundo mejor tiempo en el «warm up». En la carrera, animado por la competitividad de su monoplaza, decidió arriesgar para intentar lograr un buen resultado. Todo parecía ir bien, como así demostraba la gran remontada que estaba realizando Gené, en las primeras tres vueltas, remontó hasta el puesto décimo. Pero su cabalgada se vio truncada cuando llegó a la altura de Pollicard, al que tras hacerle un interior y rebasarlo, el monoplaza del francés, embistió al del español, acabándose la carrera para los dos. Después en el pa-



dock Pollicard pidió disculpas a Gené, ya que no pudo evitar el encontronazo al pincharse una de las ruedas traseras y perder el control del coche. Esta última carrera de la Fórmula 3000 presentaba la incertidumbre de no saber hasta su final el nombre del campeón del certamen. Llegaban el francés Olivier Panis y el portugués Pedro Lamy con una diferencia de sólo un punto a favor del primero de ellos. Finalmente Panis acabó la carrera delante de su rival y ello le ha servido para proclamarse campeón.

MCLAREN SE ALÍA CON PEUGEOT

CUANDO todavía no ha finalizado la presente temporada del Mundial de Fórmula 1, uno de los equipos más potentes de la especialidad, McLaren, ha anunciado que unirá sus fuerzas a Peugeot. La marca francesa le suministrará a la escudería inglesa en el 94, sus motores V-10. El acuerdo al que han llegado, liga el nombre de McLaren y Peugeot por un periodo de **cuatro años**.

Este nuevo motor será testado a finales de diciembre y, si todo sigue los plazos previstos, será probado definitivamente en circuito a finales de enero del 94. En un principio la escudería inglesa cuenta con los servicios de Mika Hakkinen. El volante que ha dejado libre Ayrton Senna, lo podría ocupar algún piloto Peugeot, todo indica que los elegidos pueden ser Dalmás o Alliot.

TRES PREGUNTAS A

FRANCISCO EGOZCUE, FLAMANTE CAMPEÓN DE EUROPA

Tras dos subcampeonatos de Europa consecutivos Francisco, «Pancho», Egozcue acaba de conseguir el título europeo de Montaña, un galardón que sin duda abrirá nuevas posibilidades para el piloto navarro que también cuenta en su palmarés con varios Campeonatos de España de la especialidad.

¿Cuáles han sido las mayores dificultades con las que se ha enfrentado este año?

He tenido muchas dificultades económicas, aunque he contado con la ayuda de RH y la escudería Purroy, apoyo sin el cual, y sin los premios que he ido cobrando a lo largo del año, no habría terminado la temporada. Soy consciente de que no soy un buen relaciones públicas y por eso me lo monto bastante mal, pero me queda la satisfacción de saber que, aunque haya sido a trancas y barrancas, he llegado a lo más alto de mi especialidad. En el terreno deportivo el problema más importante lo tuve en Andorra, donde falló la mecánica y no pude terminar la carrera. El abandono no me perjudicó demasiado, simplemente podría haber asegurado el título antes.

Lograda la meta de ser Campeón de Europa ¿cuáles son sus planes de futuro?

Me gustaría correr otra vez el Europeo con el mismo coche y

tener un patrocinador fuerte. A lo largo de todo el año he estado trabajando para buscar un *sponsor* y creo que para la próxima temporada puedo contar con la ayuda del Central Hispano. La idea es hacer un buen equipo con dos barquetas, una para mí y otra para Luis Martínez, y correr el Campeonato de Europa y el de España apoyándonos mutuamente. Un equipo con medios e infraestructura y apoyado por un patrocinador fuerte sería muy importante porque podría animar a otros *sponsors* a involucrarse en la montaña, lo que sería bueno para esta especialidad.

¿Cómo ve la situación de la carrera de montaña, tanto en lo relativo al Campeonato de Europa como el de España?

A nivel europeo es una especialidad fuerte y muy popular, sobre todo en Francia e Italia. En España, es una especialidad que necesita un buen empujón. Soy optimista de cara al futuro porque está muy avanzada la idea de hacer una Copa del Mundo, es decir una subida al año en la que se den cita los mejores. Si esta Copa se pone en marcha el año que viene la carrera, probablemente, sería en España lo que significaría el empujón decisivo para dar a la montaña la fuerza que necesita en nuestro país.



B O X E S



♦ GARRIGA EN TURISMOS
Joan Garriga parece decidido a dejar «aparcado» el mundo de las dos ruedas. En la última carrera del CET, disputada en Albacete, Garriga estuvo presente, estableciendo contactos para poder disponer en el 94 de una montura competitiva que le permita afrontar el Campeonato de España de Turismo con garantías.

♦ LAWSON EL DESEADO
Después de terminar la temporada de la Fórmula Indy Light con un excelente segundo puesto en Laguna Seca, Eddie Lawson se ha trasladado a Europa para participar en el Golden D'Or. Mientras, no deja de recibir ofertas, tanto de Honda como de Cagiva, para volver al mundial de 500. Pero el californiano parece decidido a no subirse en una moto de carreras y prefiere seguir en la competición sobre cuatro ruedas.

♦ COLONER, SEGUNDO
El joven piloto de Aprilia, Marco Coloner, ha finalizado en la segunda posición en el Trial Indoor de Zaragoza. Una prueba muy disputada que fue dominada por el finlandés Tommi Ahvala. Jordi Tarrés, flamante campeón del mundo de Trial por quinta vez, finalizó en tercera posición.

♦ **GRAN PREMIO DE CLÁSICOS**
Los próximos días 16 y 17 de octubre, se disputará en el circuito del Jarama el XVII Gran Premio de Clásicos Deportivos, que en esta ocasión, como en años anteriores contará con el patrocinio del Lloyd's Bank.

♦ **NOGARO, CITA DECISIVA**
El sábado 16 y el domingo 17 de octubre se celebra en Nogaro la última cita de los trofeos europeos de Renault. En la Fórmula Renault Iván Arias está en condiciones de lograr el subcampeonato de Europa, mientras que en la Fórmula Renault Elf Campus, Oriol Serviá puede adjudicarse el título.



♦ **FERRARI IMPRESCINDIBLE**
Cecilio Román, en unas recientes declaraciones, afirmó que él no conduciría la Fórmula 1 sin Ferrari, por lo que está dispuesto a invertir lo necesario para que la mítica escudería del «Cavallino» vuelva a ganar. También parece seguro que Luca di Montezemolo seguirá por mucho tiempo en Ferrari. Además, se están intensificando los contactos para que Niki Lauda siga en el 94 desempeñando la labor de consejero de la marca italiana.



SENN A WILLIAMS

TRAS la decisión de Prost de abandonar la competición, en el equipo Williams-Renault quedó un volante libre, que ha sido ocupado con una gran celeridad. Tal como se preveía, **Ayrton Senna**, será quien se ponga a los mandos de ese monoplaça. Su compañero de equipo será Damon Hill. Ayrton



Senna últimamente ha sorprendido con unas declaraciones en las que habla muy bien de su gran rival, Prost. El brasileño se ha desecho en elogios hacia el piloto francés y, ha dicho: «Hay que respetar a Prost, un piloto que consigue cuatro títulos de Campeón del Mundo, merece la admiración de todos. De habérselo propuesto, podría haber igualado el récord de **Fangio** de cinco títulos». Senna también comentó: «Si algún día tengo la suerte de alcanzar los cinco títulos de Fangio, desearía que fuera él la persona que me entregara el galardón». También dejó claro que no irá a la Fórmula Indy y que cuando termine en la F-1, dará por concluida su carrera.

MARTÍNEZ DE LA ROSA, SEXTO

EL Campeonato Británico de Fórmula 3, con la disputa de la carrera el domingo 10 de octubre en Thruxton, ha llegado a su fin. Pedro Martínez de la Rosa, en esta carrera, consiguió finalizar en la séptima posición, un resultado que le permite terminar el campeonato en el puesto sexto. Kelvin Burt ha conquistado el título. Para Pedro Martínez de la Rosa, el resultado es satisfactorio, mucho más teniendo en cuenta que era su primer año en esta difícil especialidad.

Los planes más inmediatos del corredor español son conseguir el

presupuesto necesario para disputar los grandes premios de Fuji y Macao. De cara al próximo año, Pedro Martínez de la Rosa confía en poder repetir temporada en la F-3 inglesa.



PINCHAZO DE ARCARONS

JORDI Arcarons no ha podido lograr la victoria en el Rallye de los Faraones. Tras lo sucedido a lo largo de la carrera, todo parecía indicar que el triunfo iba a ser para él, pero en la última etapa se produjo un golpe de mala suerte para el español. **Arcarons**, en la última cronometrada, se perdió en la niebla y regaló la victoria a su compañero de equipo Edi Orioli.

En la categoría de coches el triunfo ha sido para Timo Salonen

del equipo Citroën. La lucha por el triunfo ha estado muy disputada, alternándose en la cabeza los pilotos de Citroën y de Mitsubishi. En este apartado los intereses de la afición española han estado centrados en la actuación de la pareja **Serviá-Puig**, que han disputado esta carrera egipcia a los mandos de un Mitsubishi Pajero de la clase T1. Su actuación se ha saldado con el sexto puesto de la general y la victoria en su clase.



NAVEGAR CONTRA LA DROGA

Algunas veces las más alocadas empresas sirven para luchar contra las más negras realidades. **Álvaro Marichalar** decidió luchar contra la droga de un modo sorprendente. Su última aventura le llevó a batir el récord en una travesía a bordo de una moto de agua. Ha recorrido más de 1.300 millas náuticas, las que separan Sevilla de

Génova, para colaborar con Cruz Roja, UNICEF y la Fundación para la Ayuda Contra la Droga. El anterior récord estaba en 700 millas pero Álvaro no buscaba únicamente batirlo, sino demostrar que en la vida existen muchas cosas bellas y llamar la atención de todos aquellos a los que la droga les impide disfrutarlas.

♦ **D'ANTÍN OPERADO**
Luis D'Antín pasó por el quirófano de la clínica Dexeus, donde fue intervenido en la clavícula izquierda, que se fracturó en la última carrera del Open Ducados. El doctor Vilarrubias ha colocado una placa sobre el punto de rotura para asegurarle robustez y permitirle disputar las dos últimas carreras de este certamen.

♦ **COPA FIA EN MONZA**
Los días 16 y 17 de octubre se disputa en Monza la Copa FIA de Turismo, en la que se darán cita una selecta representación de pilotos. Competirán con el reglamento de la clase D2, pilotos de Francia, Alemania, Italia e Inglaterra, en una carrera a la que se considera el campeonato mundial de turismo oficial.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 30 Km/h EN MOJADO 15% MÁS EFICAZ*

9%



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXTB0. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

«Concept cars»

Una pregunta viene a mi mente, ¿sirven los coches-concepto para algo más que para hacer hablar en los salones del automóvil de tal o cual constructor? Hace mucho tiempo que doy vueltas en torno a esa idea y se lo he preguntado a **Patrick Le Quément**, responsable de estilo en Renault. Su respuesta no deja lugar a dudas: «lo primero que hay que decir es que ese tipo de trabajo mejora nuestra experiencia en materia de prototipos cuando éstos se realizan rápidamente. El **Racoon**, que presentamos en el último Salón de Ginebra, nos ha costado, por ejemplo, menos de dos años de desarrollo. Por otro lado, un «concept car» nos permite demostrar, tanto en el interior de nuestra empresa como de puertas para fuera, el hecho de que nuestra motivación y nuestra capacidad creativa permanecen intactas. Nosotros no hemos utilizado todas las ideas que acumulamos presentando el Twingo, y lo mismo se podrá constatar cuando desvelemos el sustituto del **Renault 21**...». Está claro que los «concept cars» son bellos ejercicios de estilo, pero también sirven para mucho más que para que se hable de aquél que los realiza; sirven para adiestrar a los cuadros de las marcas a la hora de desarrollar nuevos modelos de serie y de aplicar soluciones que, en un principio, sólo son aplicables a los coches-concepto. Sirven también, por último, para

demostrar la capacidad de las marcas a la hora de reaccionar ante las tendencias más vanguardistas. El mismo Patrick Le Quément me confesaba con orgullo que «había aceptado el ofrecimiento de trabajar en Renault, que le había hecho **Raymond Lévy**, porque éste había aceptado, a su vez, el principio de situar a Renault en la vanguardia de todo lo que tiene que ver con la creatividad. He trabajado y trabajo con total libertad». Resulta evidente que **la libertad** para un diseñador es **absolutamente necesaria** para evolucionar los productos susceptibles de ser fabricados en serie, a pesar de que estos productos deban responder a unas premisas iniciales planteadas por la empresa a sus creativos. La tercera respuesta de Le Quément nos sume en la duda. Según sus propias palabras «es esencial afirmar la diferencia entre unos productos y otros. Un vehículo original puede, de hecho, venderse a un mejor precio». Entonces, ¿es por eso que, como lo confirma **Yves Dubreil**, responsable del diseño del **Renault Twingo**, éste se propone por la red comercial sin reducción alguna de precio? No cabe duda que las leyes del mercado a nivel de precios poco, o casi nada, tienen que ver con la originalidad y la personalidad de los productos que se tienen que vender.



Edouard Seidler



MANABUETA

Hilario Pino:

El primero de la mañana.
- De 6'00 a 9'00h -

Concha G. Campoy:

Días de Radio.

- De 9'00 a 12'00h -

Miguel A. García Juez:

Viva la tarde.

- De 16'00 a 19'00h -

Carlos Pumares:

Polvo de Estrellas.

- De 20'00 a 22'30h -

Javier Ares:

Super deporte.

- De 22'30 a 24'00h -

Javier Glez. Ferrari:

Hora cero.

- De 24'00 a 1'00h -

LA RADIO QUE TE MERECE.

Cuando tengan que criticar, lo harán: con objetividad, con rigor y con criterio. Cuando tengan que elogiar, también lo harán: sin exageración, en el tono justo, con sinceridad. Así es la nueva Antena 3 Radio.



ANTENA 3 RADIO.

DEVORADOR DE KILOMETROS



NUEVO PEUGEOT 306 DIESEL

Este es el Nuevo Peugeot 306 Diesel. Un ejemplar seguro y fiable. Único en su especie. El Devorador de Kilómetros.

Potencia Devoradora. Sus motores diesel y diesel-turbo* de 1905 cc. y hasta 92 CV lo hacen insuperable.

Devorador Inagotable. 4,4 litros a los 100 km. 1360 km. sin repostar.

Devorador Incomparable. Dirección asistida, cuenta-revoluciones electrónico, aire acondicionado, faros halógenos de doble óptica, asientos traseros modularmente abatibles y el resto de su excepcional equipamiento, lo hacen incomparable.

Devorador Invulnerable. Invulnerable en seguridad activa gracias al tren trasero autodireccional y a su gran distancia entre ejes que le confieren una estabilidad fuera de serie.

Invulnerable en seguridad pasiva por sus barras de protección lateral y su estructura indeformable y reforzada, que le protegen contra todo.

Devorador de los Grandes. Con el espacio interior y el confort de coches de tamaño superior y la maniobrabilidad de coches mucho más compactos.

Así es el Peugeot 306. Nueve versiones gasolina y diesel para elegir, únicas en su especie.

NUEVO PEUGEOT 306 DIESEL

DESDE 1.689.800 PTAS.

IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS.

*De próxima comercialización.



PEUGEOT

PEUGEOT 306. EL RIVAL

LEXUS GS 300: UN LUJO ASIÁTICO



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de octubre 1993

Núm. 522 • 350 ptas.

Peugeot 106 Rallye, 306 XSi y 306 S16

JÓVENES DE HOY



FOTOS
ESPIA

FERRARI F130:
BELLO Y BRUTAL

